Die rechtliche Natur des Frachtvertrages.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

ANNEMARIE KERKSIECK
aus Oberhausen-Rhld.

Approbiert am 15. Juni 1928.

1929

Essen Leipzig
Verlag von Dr. A. Kerksieck & Co.

29:163

Referent:
Geheimer Rat Univ.-Professor Dr. Sehling

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

I. § 1. Einleitung.

Das Geschäft des Frachtführers als ein Grundhandelsgeschäft[1]) ist im H. G. B. geregelt. Nicht jedes Transportgeschäft fällt unter diesen Begriff, sondern nur diejenigen, die im § 1 Abschnitt 2 Ziff. 5 aufgeführt sind Das jeweilige Frachtgeschäft wird im Frachtvertrag festgelegt. Dieser selbst wird nicht vom Gesetz definiert, seine Definition muß von dem Begriff des Frachtführers abgeleitet werden, der sich im § 425 H. G. B. findet. Dieser Paragraph ist an die Stelle des Art. 390 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs getreten und unterscheidet sich dadurch, daß er gegenüber der alten Fassung der Uebernahme von Transporten, d. h. die Uebernahme muß von einem anderen übertragen sein, größere Bedeutung beilegt, als der eigentlichen Ausführung [2]).

Nach dieser Definition des Frachtführers stellt sich der Frachtvertrag folgendermaßen dar: [3])

Der Frachtführer verpflichtet sich durch diesen Vertrag gegenüber dem Absender, die Beförderung des Frachtgutes zu übernehmen, wogegen der andere Teil zu einer Gegenleistung, insbesondere Zahlung der Fracht, verpflichtet wird. Die Beförderungstätigkeit setzt sich zusammen aus der Annahme des Gutes, der eigentlichen Beförderung und der Ablieferung an den ihm vom Absender benannten Empfänger. — Daraus geht hervor, daß ein Frachtvertrag nicht vorliegt, wenn ein Frachtführer z. B. einen Vertrag, der sich lediglich auf die Verwahrung von Gütern bezieht, abschließt [4]). Andererseits gelten nach § 451 H. G. B. die Bestimmungen über den Frachtvertrag auch dann, wenn ein Güterbeförderungsvertrag von einem Nichtfrachtführer abgeschlossen wird.

Der wesentliche Inhalt des Frachtvertrages muß daher nach § 425 in der Beförderung von Gütern bestehen, wobei die Länge der Entfernung von dem Anlieferungs- zum Ablieferungsplatz keine Rolle spielt, so daß z. B. auch ein Frachtvertrag im Sinne

[1]) Rundnagel, Beförderungsgeschäfte S. 111.

[2]) Staub, 12/13. Aufl. Anmerk. 8 zu § 425.
Makower, 12. Aufl. Anmerk. IIc zu § 425.

[3]) Gareis, 8. Aufl. S. 472.

[4]) Makower a. a. O., Staub zu § 425 u. a. m.

des Gesetzes vorliegt, wenn der Frachtführer innerhalb eines Hauses einen Umzug bewerkstelligt [5]).

Die eigentliche Beförderungstätigkeit genügt jedoch nicht, um einen Transportvertrag zum Frachtvertrag zu machen. Der Frachtführer muß während der Zeit der Beförderung das Gut in Obhut haben, er trägt die Gefahr. Kein Frachtvertrag liegt daher vor, wenn der Transportunternehmer wohl die Beförderung besorgt, der „Absender" jedoch die Verantwortung trägt; z. B. der Reisende behält sein Handgepäck in Obhut, die Beförderung führt jedoch die Eisenbahn aus: kein Frachtvertrag [6]).

Ebensowenig liegt in der Regel beim Schleppvertrag ein Frachtvertrag vor [7]). Hier verpflichtet sich der Schleppschiffahrtsunternehmer dazu, ein Schiff von einem Ort zum anderen zu schleppen, wobei das geschleppte Schiff aber nicht in seine Obhut übergeht, da Mannschaft und Führung auf dem Schiff bleibt; der Schlepper übernimmt jedoch die Leitung des ganzen Schleppzuges. Ein Werkvertrag ist hier wohl gegeben, aber kein Frachtvertrag. Natürlich kann auch das Schiff ganz in die Obhut des Schleppers übergehen, dann würde ein Frachtvertrag vorliegen, aber der Fall ist nicht so häufig. Endlich kann der Schleppvertrag auch ein Dienstvertrag sein, dann nämlich, wenn der Schlepper sich nur zu bestimmten Diensten verpflichtet, aber nicht die nautische Leitung des Schleppzuges hat, die dem Schiffer des geschleppten Schiffes zusteht.

Die Beförderung ist die Verbringung eines Gutes von einem Anlieferungs- zu einem bestimmten oder unbestimmten Ablieferungsort, sie ist ein durch einfache Arbeitstätigkeit zu erzielendes Ergebnis [8]). Es fragt sich nun, ob diese Arbeitstätigkeit als solche — also die einzelnen Transporthandlungen — geschuldet ist oder der Erfolg, das einheitliche Ergebnis dieser Tätigkeit — beim Frachtvertrag die Ablieferung des Frachtgutes an den Empfänger —, dann würde im ersten Fall Dienstvertrag, im zweiten Werkvertrag vorliegen. An und für sich braucht nach § 429 der Frachtführer für eingetretenen Schaden nur bei Verschulden zu haften, so daß man aus diesem Gesichtpunkt zu der Ansicht kommen könnte, der Frachtführer schulde nur die ordnungsmäßige Ausführung, nicht aber den Erfolg seiner Tätigkeit. Da er jedoch

[5]) Müller-Erzbach, Lehrb. S. 573. Rundnagel, S. 114. Staub, Anm. 3 zu § 425.

[6]) Müller-Erzbach, S. 573. Rundnagel, S. 116.

[7]) Mittelstein a. a. O. S. 320 ff. Müller-Erzbach, S. 81. Staub, Anm. 4 zu § 425.

[8]) Lehmann, Lehrb. S. 878, Lehmann-Ring, Anm. 3 zu § 425.

— der herrschenden Meinung zufolge — beim Untergang des Frachtgutes seinen Anspruch auf Vergütung verliert, also für den Erfolg seiner Tätigkeit einzustehen hat, so liegt Werkvertrag vor [9]). Ob dem Frachtvertrag als Werkvertrag eine Geschäftsbesorgung zugrunde liegt, richtet sich danach, wie der Begriff der „Geschäftsbesorgung" bestimmt wird [10]). Weiter unten wird ausführlich darauf eingegangen werden, hier sei nur gesagt, daß allgemein diese Frage in der Literatur bejaht wird [11]).

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, daß auf den Frachtvertrag in erster Linie die Bestimmungen des dritten Buches des H. G. B. in seinen §§ 425 ff. Anwendung finden, sie werden durch das B. G. B. ergänzt in seinen Vorschriften über den Werkvertrag §§ 631 ff., und durch Anwendbarkeit des § 675 B. G. B. in seinen Vorschriften über den Auftrag §§ 662 ff.; ferner da ein gegenseitiger Vertrag vorliegt, finden die Bestimmungen der §§ 320 ff. Anwendung [12]). Ob auch die §§ 328 ff. ergänzend hinzugezogen werden können, d. h. ob in unserem Fall ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten vorliegt, ist in einem besonderen Abschnitt zu prüfen.

Das wären die gesetzlichen Vorschriften, die für das Landfrachtgeschäft in Betracht kämen. Wichtige andere Arten des Frachtgeschäftes, wie Eisenbahnfrachtrecht, Binnen- und Seeschifffahrtsfrachtrecht haben z. Zt. ihre besondere Regelung in Sondervorschriften gefunden: in der Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 mit verschiedenen Novellen, die heute im Gegensatz zu den früheren Eisenbahnbetriebsreglements eine Rechtsordnung [13]) ist, in Verbindung mit dem 7. Abschnitt des H. G. B. für den Inlandsverkehr; in dem Berner Uebereinkommen von 1890, das durch das Internationale Uebereinkommen von 1925 ersetzt werden wird, wenn dieses von allen Vertragsstaaten ratifiziert wird, für den Auslandsverkehr; in dem Binnenschiffahrtsgesetz von 1895, in dem IV. Buch des H. G. B. und für die Beförderungsverträge, die mittels Flößen ausgeführt werden, in dem Flößereigesetz vom 15. Juni 1895. Das Postfrachtrecht scheidet bei unseren Untersuchen aus, da die Postverwaltungen laut § 452 H. G. B. nicht Kaufleute im Sinne des Handelsgesetzbuches sind; das Postfrachtrecht wird lediglich nach dem Postgesetz und der Postordnung bestimmt.

[9]) Staub zu § 425. Müller-Erzbach, S. 572. Goldmann Anm 3 zu § 425. Lehmann-Ring, Anm. 6 zu § 425.

[10]) Makower, Anm. 1 zu § 425.

[11]) Staub, Anm. 10 zu § 425. Goldmann, Anm. 3 zu § 425, u. a. m. A. M. Blume-Weirauch, E. V. O., S. 199.

[12]) Staub, Anm 10 zu § 425. Makower, Anm. Ia zu § 425.

[13]) Sehling, S. 323

II. Die Erfordernisse des Frachtvertrages im allgemeinen.

Zunächst müssen die Erfordernisse des Frachtvertrages im allgemeinen klargemacht werden, ehe an die Untersuchung über seine rechtliche Natur herangegangen wird. Zwischen wem und worüber wird er abgeschlossen? Wann tritt die Bindung der Parteien ein, wann endigt sie? Hierbei wird von der Betrachtung des Landfrachtvertrages ausgegangen, weil er die einfachste Form des Frachtvertrages ist, und seine Vorschriften zum größten Teil für die anderen differenzierteren Arten gelten.

§ 2. Die Beteiligten.

Interessiert an dem Frachtvertrag sind der Frachtführer, der Absender und der Empfänger. Welche rechtliche Stellung letzterer einnimmt, wird erst darzustellen sein, wenn untersucht wird, ob ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten vorliegt, oder ob man Absender und Empfänger als eine Einheit auffaßt, wie es Müller-Erzbach in seinem Aufsatz: „Die Verschmelzung von Einzelpersönlichkeiten im Rechtsleben" annimmt[14]).

Abgeschlossen wird der Frachtvertrag jedenfalls lediglich zwischen dem Frachtführer und dem Absender. Der Empfänger spielt vorerst nur die Rolle eines Passivbeteiligten[15]).

Der Begriff des Frachtführers ergibt sich aus dem § 425 H. G. B. Neben der Ausführung der Beförderung von Gütern tritt noch als weitere Voraussetzung die Gewerbsmäßigkeit dieser Tätigkeit[16]), d. h. die Tätigkeit desjenigen, der Frachtführer genannt sein will, darf nicht nur in einem einzelnen Geschäft bestehen, es muß eine Gesamtheit von Beförderungsgeschäften vorliegen, deren Ausführung einen Gewinn bringt. Wenn auch das Gesetz die Entgeltlichkeit nicht als Erfordernis des Frachtgeschäftes festlegt[17]), so ergibt sich diese Voraussetzung aus dem Begriff der Gewerbsmäßigkeit. Allerdings braucht nicht jedes Geschäft Gewinn zu bringen, nur der Geschäftsbetrieb als solcher muß auf Gewinn abgestellt sein, und zwar auf dauernden Gewinn.

---

[14]) Iherings Jahrbücher, Bd. 73, S. 142.

[15]) C. Lehmann a. a. O. S. 878. Müller-Erzbach. S. 573.

[16]) Staub, Anm. 6 ff. zu § 1 H. G. B. Goldmann zu § 1. Makower, § 1, Anm. IIIa.

[17]) Staub, Anm. 7 zu § 425. C. Lehmann, S. 878. Lehmann-Ring, Vorbem. 11 vor § 425; a. M. Schott, S. 296. Eger, Frachtrecht I S. 9; R. O. H. G., Bd. 13, S. 135.

Ist ein Frachtgeschäft unentgeltlich, so bleibt es trotzdem Handelsgeschäft [18]), es hört allerdings auf, ein Werkvertrag zu sein, da dieser Entgeltlichkeit zur Voraussetzung hat, es würde in diesem Fall nur ein Auftragsverhältnis angenommen werden können [19]).

Beide Vertragsparteien, der Frachtführer wie der Absender, können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

Für den Absender kann entweder ein direkter oder ein indirekter Stellvertreter handeln. Im ersten Fall tritt der Absender selbst in die Rechte und Pflichten aus dem Vertrag ein nach den allgemeinen Bestimmungen über die Stellvertretung § 164 B. G. B. Der zweite Fall ereignet sich häufig. Hier wendet sich der eigentliche Interessent an dem Transport, der nun Versender heißt, meist an einen Spediteur (§ 407 H. G. B.), der es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer etc. für Rechnung eines anderen in eigenem Namen zu besorgen. Er ist in diesem Fall der Absender, und nur er tritt in Vertragsbeziehungen zum Frachtführer [20]). Wenn der Versender den Vertrag in Anspruch nehmen will, so muß er sich erst durch den Spediteur dessen Ansprüche abtreten lassen [21]). Aus unerlaubter Handlung freilich kann der Versender, wenn er der Eigentümer des Gutes ist, oder jeder Dritte, dem das Gut gehört, den Frachtführer unmittelbar haftbar machen [22]). So ist auch die reichsgesetzliche Auffassung, die im Band 77 Seite 320 klar zum Ausdruck kommt.

Bei einer Stellvertretung auf der Seite des Frachtführers handelt es sich meist um eine direkte. Namentlich wenn der Frachtführer nicht Einzelperson, sondern eine Transportanstalt oder -Gesellschaft ist, wird er immer durch seine bevollmächtigten Beamten vertreten werden. Beim Eisenbahnfrachtgeschäft z. B. sind es die Güterexpeditionen bzw. die Expeditionsbeamten [23]), die zum Abschluß bevollmächtigt sind. Das Publikum braucht sich nicht zu vergewissern, ob der Beamte, der durch Aufdrücken des Expeditionsstempels auf dem Frachtbrief den Vertrag bezeugt, auch dazu befugt ist [24]). Diese durch den § 61 Absatz 1 Satz 2 E. V. O. vorgeschriebene Abstempelung bezeugt nur das Zustande-

[18]) Lehmann-Ring, Anm. 11 vor § 425; a. M. Schott, S. 297.
[19]) Cl. Lehmann a. a. O., S. 878; Lehmann-Ring a. a. O.
[20]) Rundnagel, S. 117, Staub zu § 425, Lehmann u. a. m.
[21]) Rundnagel, S. 118...
[22]) Staub, Anm. 14 zu § 425.
[23]) Rundnagel a. a. O.; Schott, S. 307, Blume-Weirauch, § 61, E. V. O. Anm. 2.
[24]) Schott a. a. O.

kommen des Frachtvertrages, erzeugt diesen jedoch nicht; sie ist daher also kein Formerfordernis und hat nur die Bedeutung eines Beweismittels, gegen das jeder Gegenbeweis erhoben werden kann [25]). Ist eine Abstempelung nicht erfolgt, so kann trotzdem der Frachtvertrag gültig zustandegekommen sein [26]), ebenso wie der Vertrag nichtig sein kann trotz Abstempelung [27]). Die Eisenbahn muß für evtl. Mißbrauch des Stempels durch Unbefugte einstehen und kann sich nur von einer Haftung befreien durch den Nachweis, daß der Stempel gefälscht ist.

§ 3. Gegenstand und Art der Beförderung.

Gegenstand des Frachtvertrages ist die Güterbeförderung im Gegensatz zur Personenbeförderung. „Gut" ist jede bewegliche Sache, ist nicht identisch mit dem Begriff „Ware", d. h. unabhängig von einem Vermögenswert [28]). So unterstehen Tiere, Leichen, Briefe (hier ist die Nachricht an eine körperliche Unterlage geknüpft im Gegensatz zu Telegraf und Telefon) [29]) diesem Begriff „Gut". Gleichgültig ist es, wer das Eigentum an der beförderten Sache hat, ob der Absender oder ein Dritter. Ja, das Gut kann sogar dem Frachtführer selbst gehören, nur darf in diesem Fall nicht die Voraussetzung verletzt werden, daß die Beförderungspflicht einem anderen gegenüber übernommen wird [30]).

Gleichgültig sind auch die Beförderungsmittel [31]), wenn der Transport nur zu Land oder auf den Flüssen oder sonstigen Binnengewässern ausgeführt wird. Das Seefrachtgeschäft unterliegt — wie schon gesagt wurde — besonderen Vorschriften. Fraglich ist, ob der Transport in Flugzeugen in die Bestimmung des § 425 eingeschlossen ist. Vielfach wird das bejaht, z. B. Schott [32]), Rundnagel [33]), Egger [34]) u. a. m. ..., Staub [35]) dagegen verneint es mit der Begründung, man könne eine Beförderung mit Flugfahrzeugen nicht als eine solche „zu Lande" ansehen, und zieht daraus den Schluß, daß die von Luftfahrtunternehmungen geschlossenen Beförderungsverträge keine Frachtverträge, sondern nur Werk-

[25]) Müller-Erzbach, S. 592; Sehling, S. 323; Blume-W., Anm. 6 zu § 61 E.V.O. u. a.m.
[26]) Eger, Eisenbahn-Entscheidungen (E. E. E.), Bd. 16, S. 16.
[27]) E. E. E. 31, S. 224; 34, S. 99; R. G. 2, 36.
[28]) Staub zu § 425; Rundnagel, § 29; Goldmann u. a. m.
[29]) Schott a. a. O., Staub zu § 425 ....
[30]) Rundnagel, S. 116.
[31]) Rundnagel, Staub, Lehmann-Ring, Müller-Erzbach ....
[32]) a. a. O. S. 291.
[33]) a. a. O. S. 114.
[34]) Frachtrecht I, S. 26, 27.
[35]) Anm. 6 zu § 425.

verträge seien. Eine analoge Anwendung des § 425 ff. auf die Beförderung durch Flugzeuge etc. hält er nur für zulässig, wenn der Luftfahrtunternehmer Kaufmann im Sinne des § 2 H. G. B. ist. Eine gegensätzliche und m. E. richtige Ansicht vertritt Sehling [36]), der sagt: „Einer analogen Anwendung der Grundsätze über den Landtransport steht nichts im Wege" und fährt weiter fort: „Man ist also nicht gezwungen, auf den § 2 H. G. B. Bezug zu nehmen".

Wenn auch das Gesetz nicht ausdrücklich die Anwendung der allgemeinen Grundsätze des Frachtrechts auf das Flugfrachtgeschäft bestimmt, so scheint doch die Auffassung von Staub in bezug auf den Begriff ‚zu Lande" eine zu enge zu sein. Es ist auch nicht zu ersehen, warum ausgerechnet das Flugzeug als Beförderungsmittel von den anderen ausgeschlossen sein soll, und ein Flugzeughalter, der Frachtgeschäfte übernimmt, erst kraft Eintragung die Kaufmannseigenschaft erhält, und erst damit eine analoge Anwendung der §§ 425 ff. ermöglicht wird. Hätte das Gesetz diesen Ausschluß gewollt, so hätte es wohl eine dahingehende Bestimmung aufgenommen; daß es diese Beförderungsart nicht besonders erwähnt hat, liegt wohl daran, daß zur Zeit der Entstehung des H. G. B. das Flugzeugwesen noch sehr in den Kinderschuhen steckte und als Beförderungsmittel nicht so sehr in Frage kam [37]). Rundnagel [38]) sagt ganz richtig: „Der Kraftwagen, das Luftschiff und Flugzeug, der Lastwagen und das Hundegespann sind vor dem Gesetz gleich". — Daß eine besondere Haftung für die Kraft- bzw. Flugzeughalter gemäß Sondervorschriften gilt, schließt die Anwendbarkeit der allgemeinen Grundsätze nicht aus.

Ein Frachtvertrag liegt auch vor, wenn kein besonderes Beförderungsmittel mitwirkt. Die Anwendung von Transportmitteln außer der eigenen Tätigkeit ist nicht erforderlich. So ist ein Frachtvertrag gegeben, wenn eine sich hiermit gewerbsmäßig befassende Person lebende Tiere vom Annahmeort zum Bestimmungsort treibt [39]), also durch Selbstbewegung des Gutes, oder wenn ein Auto vom Absender zum Empfänger gefahren wird, wobei der Fahrer als Frachtführer dem Absender selbständig gegenüberstehen muß, nicht sein Angestellter sein darf. Wollte man in diesen Transportgeschäften keine Frachtgeschäfte im Sinn des

[36]) S. 335, 336.

[37]) Sehling, S. 335.

[38]) S. 114/115.

[39]) R. O. H. G. 13, S. 135; Rundnagel, S. 115; Makower Anm. IIc 2 zu § 425; Lehmann-Ring, Nr. 6, Anm. vor § 425.

H. G. B. erblicken, so würde das weder dem praktischen Bedürfnis, noch der Handelssitte entsprechen. Aehnlich liegt der Fall, wenn der Transport nur durch menschliche Kraft ausgeführt wird [40]). So ist der Bote der Gepäckträger, der Dienstmann Frachtführer im Sinne des Gesetzes, wenn im übrigen die Voraussetzungen des § 425 ff. erfüllt sind. Daß diese genannten Minderkaufleute sind, hat keine Bedeutung bei der Beurteilung der Frage. Von einigen Seiten wird in diesen Fällen das Vorliegen eines Frachtgeschäftes bestritten, so von Cosack [41]) und Goldschmidt [42]). Die herrschende Meinung bejaht diese Frage jedoch mit Recht. Eine Verneinung würde zur Folge haben, daß ein Gepäckträger, der das „Gut" auf dem Rücken befördert, lediglich wegen dieser Beförderungsart anders beurteilt würde als ein Fuhrmann, der dasselbe Gut mit seinem Gespann zum Ablieferungsort bringt; eine solch verschiedene Beurteilung liegt nicht im Sinne des Gesetzes [43]).

Gleichgültig ist es auch, wem die Beförderungsmittel gehören [44]. In den meisten Fällen werden sie freilich Eigentum des Frachtführers sein. Aber ein Erfordernis ist das nicht. Der Frachtführer kann sogar die ganze Beförderung einem Dritten übertragen, mit diesem also Unterfrachtverträge abschließen, so ändert sich dadurch nicht seine Verantwortung gegenüber dem Absender. § 432 Abs. 1.

§ 4. Der Abschluß des Vertrages.

Im allgemeinen ist das Frachtrecht dispositiver Natur. Wenn sich aus dem Gesetz nichts anderes ergibt, kann die Anwendung der allgemeinen Grundsätze durch Parteivereinbarungen beschränkt und auch ausgeschlossen werden. Das geschieht oft, namentlich beim See- und Binnenschiffahrtsfrachtgeschäft zugunsten des Frachtunternehmers [45]).

Eine Ausnahme hiervon ist das Eisenbahnfrachtrecht, es ist durchweg zwingender Natur. Das erklärt sich aus der Monopolstellung der Eisenbahn [46]). Die Eisenbahn wäre sonst in der

[40]) Staub, Anm. 2 zu § 425; Rundnagel, S. 115.

[41]) § 115, S. 428.

[42]) Hdb. 1, § 54, S. 615.

[43]) Rundnagel, S. 115, 117, Anm. 16 und S. 118; a. M. Lehmann-Ring, Anm. 1 zu § 425.

[44]) Staub, Anm. 8 zu § 425; Lehmann-Ring, Anm. 6 von 425; Makower, Anm. IIe 2 zu § 425 u. a. m.

[45]) Cosack, S. 427.

[46]) Molitor, Iherings Jahrb., Bd. 73, S. 19 ff; Müller-Erzbach, S. 511.

Lage, den einzelnen Absendern kraft ihrer besonderen Machtstellung sehr ungünstige Frachtbedingungen zu diktieren, denen sie sich vorbehaltlos unterwerfen müßten, weil sie eben auf die Eisenbahn angewiesen sind [47]). So ist u. a. auch zwingende Vorschrift durch § 6 Abs. 1 E. V, O., daß die Frachtsätze, die in Tarifen festgelegt sind, „für jedermann in derselben Weise anzuwenden" sind. Das ist der Grundsatz der Gleichheit der Tarife. Trotzdem kann für ein Gut ein Ausnahmetarif aufgestellt oder die Anwendung eines Tarifs von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig gemacht werden. Dies ist zulässig, wenn die Bedingungen hierfür veröffentlicht und jedem Absender, der diese Bedingungen erfüllt, auch der gleiche Tarif gewährt wird. Die Einführung eines Ausnahmetarifs für eine einzelne größere Beförderung ist dagegen nicht zulässig [48]). Durch diese Bestimmung sind Vorrechte, wie sie in Nordamerika die Trusts den Eisenbahnen gegenüber erzwungen haben zum Schaden der außerhalb stehenden Unternehmer, bei uns ausgeschlossen [49]).

Auch eine Verpflichtung zum Vertragsabschluß besteht reichsrechtlich durch die Vorschrift des § 453 H. G. B., die durch den § 3 E. V. O. ergänzt wird, nur für die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Güterverkehr innerhalb des deutschen Reiches dienen, während für die anderen konzessionierten Gewerbetreibenden dieser Zwang nur durch Landes- oder Gewohnheitsrecht begründet sein kann [50]). Für Kleinbahnen greift die Bestimmung des § 473 H. G. B. Platz. Nach Absatz II dürfen sie die Uebernahme von Gütern zur Beförderung auf ihrer Bahnstrecke nicht verweigern.

Dieser Kontrahierungszwang ist ebenfalls im Interesse des Publikums getroffen. Die Eisenbahnen sollen verhindert werden, einzelne Absender günstiger zu behandeln als andere. Eine Begünstigung läge aber in der willkürlichen Zurückweisung der Frachtgüter eines Unternehmers gegenüber denen eines anderen bei gleichliegenden rechtlichen und tariflichen Voraussetzungen [51]). Fünf Bedingungen begründen erst die Vertragsabschlußverpflichtung; sie sind im § 453 erschöpfend aufgezählt. Namentlich kann der Abschluß des Frachtvertrages nicht von der Eisenbahn verlangt werden, wenn nicht die Möglichkeit der Ausführung des Transports gegeben ist.

[47]) Rundnagel, § 94, S. 298 ff.; Schling, S. 323.
[48]) Blume-Weirauch, Anm. 7 zu § 6 E. V. O.
[49]) Müller-Erzbach, S. 590.
[50]) Biermann, Iherings Jahrb., Bd. 32, S. 267 ff; Coermann in E. E. E., Bd. 22, S. 204 ff. und 323 ff.
[51]) Rundnagel a. a. O.

Da nach § 453 Absatz 4 der Anspruch auf Beförderung vor den ordentlichen Gerichten verfolgbar ist, und schuldhafte Nichterfüllung Schadensersatz begründet[52]), fragt es sich, ob diese Schadensersatzpflicht der Eisenbahn eintritt, wenn sie nicht rechtzeitig für die Vermehrung ihrer Wagen, Lokomotiven etc. sorgt. Man könnte diese Frage bejahen, weil man unter den „regelmäßigen Beförderungsmitteln" der Ziffer 4 Abs. 1 § 453 nicht die tatsächlich vorhandenen, sondern die zur Bewältigung des regelmäßigen Verkehrs erforderlichen verstehen könnte. Von den meisten, wie Rundnagel[53]), Makower[54]), Lehmann-Ring[55]) und Staub[56]) wird diese Frage jedoch verneint. Dieser letzteren Ansicht ist m. E. nach beizustimmen. Es würde doch eine unbegründete Härte für die Eisenbahnen bedeuten, wenn sie z. B. bei besonders guter Konjunktur, wo viel versandt wird, sich sofort in ihrem Wagenpark dieser veränderten Wirtschaftslage anpassen sollte, die sich vielleicht in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder verschlechtern kann.

Die Abschlußform des Landfrachtvertrags hängt ganz von dem Belieben des Frachtführers und des Absenders ab. Der Vertrag kann also durch formlose Absprache perfekt werden. Das gilt jedoch nicht für das Eisenbahnfrachtrecht. Hier ist eine bestimmte Form gesetzlich vorgeschrieben; auch tritt bei der Eisenbahn der Abschluß erst mit der Hingabe des Gutes ein, während der Landfrachtvertrag dies Erfordernis nicht kennt. Der Frachtführer und Absender brauchen sich nur über die wesentlichen Erfordernisse des Vertrags einig zu sein; d. h. darüber, daß ein zum mindesten bestimmbares Gut von dem Abholungsort zu einem Ablieferungsort gebracht werden soll. Zu diesen wesentlichen Erfordernissen gehört nicht die Höhe der Fracht[57]); ist über diese nichts ausgemacht, so greift der § 632 B. G. B. Platz, da der Frachtvertrag — wie noch näher dargelegt werden wird — ein Werkvertrag ist.

Der Abschluß des Frachtvertrages kann unter gewissen Voraussetzungen auch dann eintreten, wenn der Absender dem Frachtführer die Beförderung anbietet, dieser aber zu dem Angebot schweigt[58]). Das ergibt sich aus dem Gesichtpunkt, daß dem

[52]) Staub, Anm. 10 zu § 453.
[53]) S. 299.
[54]) § 453, Anm. V d 4.
[55]) 453, Anm. 11.
[56]) Anm. 6 zu § 453.
[57]) Staub zu § 425; Rundnagel a. a. O.; Makower etc.
[58]) Staub, Anm. 11 zu § 425.

Frachtvertrag eine Geschäftsbesorgung zugrunde liegt. Daher greifen die Bestimmungen des § 362 H. G. B. bzw. § 663 B. G. B. (durch Anwendbarkeit des § 675 B. G. B.) Platz. Sind die Voraussetzungen beider Paragraphen gegeben, so gehen auf Grund des Art. 2 Abs. 1 E. G. H. G. B. die Bestimmungen des § 362 H. G. B. denen des bürgerlichen Gesetzbuches vor. Das spielt insofern eine große Rolle, als nach § 362 H. G. B. Schweigen Annahme des Antrages bedeutet, nicht aber auch nach § 663 B. G. B., der den Geschäftsbesorger wohl dazu verpflichtet, eine Ablehnung unverzüglich anzuzeigen. Versäumt er diese Pflicht, so kommt nicht etwa ein Vertrag gemäß dem Auftrag zustande; er ist lediglich verpflichtet, dem Auftraggeber den Schaden zu ersetzen, der diesem dadurch erwachsen ist, daß er auf das Zustandekommen des Vertrages vertraute. Während die Voraussetzungen des § 663 schon dann erfüllt sind, wenn der Geschäftsbesorger öffentlich bestellt ist oder öffentlich seine Dienste angeboten hat, wie durch Annoncen und Firmenschilder, verlangt der § 362 H. G. B. mehr. Hier muß der Geschäftsbesorger mit dem Antragsteller entweder in Geschäftsbeziehungen stehen oder ihm gegenüber sich zur Besorgung solcher ihm angebotenen Geschäfte erboten haben, wobei ein öffentliches Erbieten z. B. in Zeitungen oder Hausanschlägen nicht genügt[59]).

§ 5. Bedeutung der Urkunden im Frachtrecht.

In der Regel wird der Landfrachtvertrag formlos abgeschlossen, jedoch kommen im Binnenfrachtrecht zwei Urkunden vor: der Frachtbrief und der Ladeschein; im Seerecht: Chartepartie nach § 557 H. G. B. und Konnossement nach § 642 ff. H. G. B.

Der Ladeschein hat gegenüber dem Frachtbrief eine weit geringere Bedeutung, schon deswegen, weil der Frachtführer nach § 444 H. G. B. nicht zur Ausstellung eines Ladescheines gesetzlich verpflichtet ist, wie der Absender beim Frachtbrief. Er kommt eigentlich nur im Binnenschiffahrtsrecht vor unter der Bezeichnung „Binnenkonnossement", und hier entsteht für den Frachtführer nach § 72 Abs. 1 B. Sch. G. die Verpflichtung, dem Absender auf Verlangen einen Ladeschein (Binnenkonnossement) auszustellen. Da diese Urkunde namentlich Bedeutung in bezug auf die Empfängerrechte hat, wird an anderer Stelle ausführlich auf sie eingegangen werden. Sie unterscheidet sich weiter von dem Frachtbrief dadurch, daß sie ein Wertpapier, und zwar ein ding-

[59]) Staub, Anm. 20 ff. zu § 362 H. G. B. und Kommentare zum B. G. B. § 663.

lich wirksames Wertpapier ist[60]), während der Frachtbrief lediglich eine Beweisurkunde über den zustandegekommenen Vertrag darstellt.

Der Frachtbrief ist nicht die Form, von deren Einhaltung die Gültigkeit des Vertrages abhängt[61]). Eine Ausnahme hiervon gilt wiederum für das Eisenbahnfrachtrecht; die Ausstellung eines Frachtbriefes ist in diesem Fall von der E. V. O. vorgeschrieben. Hier beweist er also, daß der Vertrag in dem im Frachtbrief festgelegten Umfang zustandegekommen ist[62]).

Von vielen Seiten wird der Frachtbrief nicht nur als Beweis- sondern auch als Vertragsurkunde angesehen, so Rundnagel[63]), Hellwig. Dernburg, Düringer-Hachenburg; Staub[64]), dessen Ansicht m. E. richtig erscheint, sagt dazu, daß daran festzuhalten sei, daß der Frachtbrief in der Regel bloße Beweisurkunde ist, aber nach der Annahme seitens des Frachtführers beweise er den Abschluß und Inhalt des Vertrages, insofern ist er also auch eine Vertragsurkunde. In der älteren Literatur — so bei Schott[65]), Makower, Goldmann wird der Frachtbrief nur als Beweisurkunde bewertet.

Es fragt sich. ob die Ausstellung eines Frachtbriefes auch dann verlangt werden kann, wenn diese nicht verkehrsüblich ist, z. B. wie im Verkehr mit Dienstmännern, überhaupt im Lokalverkehr. Lehmann-Ring[66]), Goldmann[67]) u. a. m. bejahen diese Frage. M. E. ist jedoch die Meinung von Staub[68]), Sehling[69]) und Makower[70]) die richtige. die davon ausgeht, daß eine Handelssitte die Anwendung sämtlicher Reichsgesetze dispositiven Inhalts ausschließen kann. Daher entfällt in den genannten Fällen das Recht auf Ausstellung eines Frachtbriefes. In den Fällen aber, in denen eine Handelssitte diesem Recht auf Ausstellung nicht entgegensteht, besteht es auch noch nach der Annahme des Gutes gegenüber dem Absender, und zwar so lange, als dieser in der Lage ist, die erforderlichen Angaben zu machen[71]). In dem Nicht-

[60]) Sehling, S. 315.
[61]) Müller-Erzbach, S. 574, Staub zu § 426, Anm. 1.
[62]) Makower zu § 425, Anm. IIIa.
[63]) S. 120; Hellwig, S. 485; Dernb. zu 426; Dür. H. zu 426.
[64]) Anm. 1 zu § 426.
[65]) Schott a. a. O.; Makower zu 426, Anm. Ib; Goldmann, Anm. 5, zu 426.
[66]) zu § 426, Nr. 6.
[67]) § 426, Anm. 3.
[68]) § 426, Anm. 8.
[69]) S. 315.
[70]) § 426, Anm. II.
[71]) Makower, 425, Anm. II, Lehmann-Ring, Nr. 4 zu 426.

fordern bei der Empfangnahme des Gutes kann jedoch ein Verzicht liegen, durch den das Recht untergeht [72]). Ob der Absender nach § 426 seinerseits auch das Recht auf Abnahme des Frachtbriefs seitens des Frachtführers hat, ist fraglich. In der Regel wird ihm ein solches Recht wohl nicht zustehen, aber es kann durch eine entsprechende Verkehrssitte begründet werden [73]).

§ 6. Beendigung des Vertragsverhältnisses.

Die Beendigung des Vertragsverhältnisses tritt — die Erfüllung ausgenommen — durch Kündigung ein. Nach § 649 B. G. B. steht dieses Recht dem Absender jederzeit zu, freilich nur solange, als er nach § 433 H. G. B. die Verfügung über das Gut hat. Dagegen kann der Frachtführer nur unter Fristsetzung im Fall des § 643 B. G. B. kündigen. Da diese Erwägungen sich jedoch aus der Natur des Frachtvertrages als Werkvertrag ergeben, werden sie weiter unten erst näher ausgeführt werden.

Nach Maßgabe des § 325 B. G. B. kann der Absender außerdem bei objektiver Unmöglichkeit des Transportes von dem Vertrag zurücktreten. Das gleiche Recht steht ihm zu, wenn die Voraussetzungen des § 326 B. G. B. erfüllt sind, also im Fall des Leistungsverzugs seitens des Frachtführers [74]); ferner beim Vorliegen des Tatbestandes des § 428 Abs. II H. G. B., der die zeitweilige Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung der Beförderung behandelt. Trifft den Frachtführer in diesem Falle kein Verschulden, so ist der Absender verpflichtet, ihm für die Vorbereitung der Reise, die Wiederausladung und den zurückgelegten Teil der Reise zu entschädigen.

Der Tod des Absenders läßt nach § 672 B. G. B. den Vertrag im Zweifel unberührt. Auch durch den Tod des Frachtführers wird der Frachtvertrag nicht aufgelöst, denn der Vertrag ist nicht darauf aufgebaut, daß der Frachtführer den Transport persönlich ausführt [75]).

Ein evtl. eintretender Konkurs hat auf den zustandegekommenen Frachtvertrag folgende Wirkung: [76])

Nach § 23 Abs. II K. O. erlischt der Frachtvertrag bei einem Konkurs des Absenders, vorausgesetzt, daß das Gut zur Konkursmasse gehört. Die Bestimmung des § 23 ist zwingender Natur,

---

[72]) Rundnagel, § 31, Lehmann-Ring, Nr. 6; u. a. m.

[73]) Staub, Anm. 9 zu § 426; Goldmann, Anm. I 4 zu 426.

[74]) Düringer-Hachenburg zu § 425.

[75]) Staub, Anm. 16 zu § 425; Dür.-Hach. zu § 425.

[76]) Vgl. zum folgenden: Kommentare zur K. O., Dür.-Hach., Staub.

daher sind die Vertragsparteien außerstande, diese Rechtsfolgen des Konkurses seitens des Versenders auszuschließen, oder einzuschränken. Jedoch finden die Vorschriften der §§ 672 und 674 B. G. B. Anwendung. Der Frachtführer muß, wenn mit dem Aufschub Gefahr verbunden ist, den noch nicht vollendeten Transport — zum mindesten aber die Verwahrung fortsetzen, bis der Konkursverwalter anderweit Fürsorge treffen kann. Die Ansprüche, die nach der Konkurseröffnung erwachsen sind, macht der Frachtführer als Masseschuld geltend (§ 27 K. O.) — Ferner gilt nach § 674 B. G. B. der Vertrag zugunsten des Frachtführers solange als fortbestehend, bis er von der Konkurseröffnung Kenntnis erlangt oder sie kennen muß. In diesem Fall ist der Frachtführer für die nach der Eröffnung des Konkurses erwachsenen Ansprüche einfacher Konkursgläubiger.

Gerät dagegen der Frachtführer in Konkurs, so erlischt der Frachtvertrag nicht eo ipso. § 17 K. O. findet hier Anwendung. Solange der Vertrag von beiden Parteien nicht oder noch nicht vollständig erfüllt ist, hat der Konkursverwalter die Wahl, ob erfüllt werden soll oder nicht. Unberührt hiervon bleibt das Kündigungsrecht des Absenders gemäß § 649 B. G. B. Besteht der Konkursverwalter auf Erfüllung des Vertrages, und verzichtet der Absender auf sein Kündigungsrecht, so greift die Bestimmung des § 59 Ziff. 2 K. O. Platz, nach der die Verpflichtungen, die sich aus dem Frachtvertrag ergeben, Masseschulden sind.

III. Der Frachtvertrag als Konsensualvertrag.

§ 7. Begriff der Konsensualverträge.

Nachdem nun ein allgemeiner Ueberblick über den Frachtvertrag gegeben ist, werden jetzt seine einzelnen rechtlichen Merkmale einer Betrachtung unterzogen.

Wie dargelegt wurde, kann und wird in den meisten Fällen des gewöhnlichen Landfrachtrechtes der Frachtvertrag formlos durch bloße Willenseinigung der Parteien abgeschlossen. Er gehört durch diese Eigenschaft zu den Konsensualverträgen[77]). Die Bezeichnung kommt aus dem römischen Recht, in dem die Regel galt, daß durch bloßen Konsens noch kein Vertrag entstehe. Vier Ausnahmen gab es jedoch hiervon, die man als Konsensualkon-

[77]) Rundnagel, s. 118; Staub zu § 425; Müller-Erzbach ...

trakte bezeichnete: Contractus, qui consensu fiunt[78]). Diese Ausnahmen hatten sich durch das häufige Vorkommen und Unentbehrlichkeit solcher Verträge herausgestellt, sie wurden als wirksam und klagbar anerkannt, obgleich sie ohne besondere Form bloß durch die Uebereinkunft der Parteien abgeschlossen waren. Die Zahl dieser Ausnahmen wurde immer mehr erweitert, bis fast alle schuldrechtlichen Verträge durch bloße Willensübereinstimmung geschlossen werden konnten. — Bei diesen Konsensualverträgen kommt es nur darauf an, daß eine erklärte Willensübereinstimmung der Parteien vorliegt. Gleichgültig ist, wie diese Erklärung abgegeben wird, ob ausdrücklich oder stillschweigend, mündlich oder schriftlich[79]). Zum Zustandekommen des Vertrages wird auch nicht eine Leistung einer der Parteien verlangt. Ebensowenig ist die Ausstellung einer Vertragsurkunde für die Perfektion des Vertrages notwendig, sondern eine evtl. ausgefertigte Urkunde hat nur für den Beweis Bedeutung[80]).

§ 8. Anwendung auf den Frachtvertrag.

Diesen rechtlichen Merkmalen der Konsensualverträge paßt sich ohne weiteres der gewöhnliche Frachtvertrag an. Wie wir schon oben sahen, müssen der Absender und der Frachtführer sich nur über die wesentlichen Bestandteile des Frachtvertrages einig sein, um die Perfektion des Vertrages herbeizuführen; der Frachtvertrag ist also schon durch das bloße „Uebernehmen" der Beförderung geschlossen, daher kann die Uebergabe des Gutes erst später erfolgen[81]). Freilich können die Parteien z. B. eine Beurkundung vereinbaren, dann gilt im Zweifel der Frachtvertrag als nicht geschlossen, bis die Beurkundung erfolgt ist, das ergibt sich aus der allgemeinen Bestimmung des § 154 B. G. B.[82]). Solche Vereinbarungen sind jedoch nicht häufig beim Landfrachtvertrag. Auch der Binnenschiffahrtsvertrag ist an keine Form gebunden und kommt durch übereinstimmende Willenserklärungen zustande, nicht einmal ist es notwendig, daß eine Einigung der Parteien darüber erfolgt, welches Schiff die Beförderung übernehmen, (§ 44 B. Sch. G.) und wann die Reise angetreten werden soll (§ 42 Abs. II)[83]). Im Seerecht dagegen wird eine Beurkundung durch den

[78]) Windscheid-Kipp, S. 278 ff., Anm. 3, 4 und 5.
[79]) Sohm, Institutionen, S. 361, 383 ff.
[80]) Czyhlarz: Institutionen, S. 173.
[81]) Rundnagel, S. 118; Staub, Anm. 11 zu § 425.
[82]) Makower zu § 426; Lehmann-Ring zu § 426.
[83]) Mittelstein, a. a. O.

§ 557 H. G. B. vorgesehen; auch das Reichsstempelgesetz vom 3 Juli 1913 verlangt eine solche[84]). (§ 44, 49 Tarif 6).

Ein evtl. ausgestellter und verlangter Frachtbrief hat — wie schon festgestellt wurde — nicht von vornherein den Charakter einer Vertragsurkunde; jedenfalls nicht im gewöhnlichen Landfrachtrecht; er ist eine einseitige Erklärung des Absenders über den Inhalt des Vertrags, nicht etwa das Ergebnis schriftlicher Vertragsschließung[85]). Da in der Regel der Frachtbrief schon beim Vertragsabschluß ausgefüllt ist, kann er beim Zustandekommen des Vertrags nur insofern bedeutsam sein, als der Frachtführer die Uebereinstimmung von Frachtbrief und Frachtvertrag in seinem Interesse prüfen und seine Zustimmung davon abhängig machen wird. Dadurch, daß der Frachtführer durch die Annahme des Frachtbriefes diese Erklärung des Absenders auch zu der seinen macht, erhöht er die Beweiskraft des Frachtbriefes für den Inhalt und auch für den Abschluß des Frachtvertrages, dadurch wird der Frachtbrief mehr als eine einfache Beweisurkunde[86]). Den Parteien steht es frei, vom Inhalt des Frachtbriefes Abweichendes zu vereinbaren. Und da der Frachtbrief durch Gegenbeweis entkräftet werden kann, wird der Vertrag gegenüber dem Inhalt des Frachtbriefes entscheiden, aber nur im Verhältnis des Absenders und Frachtführers zueinander.

Man könnte zu der Auffassung kommen, der Frachtvertrag setze sich aus mehreren aneinandergereihten Verträgen zusammen, die erst in ihrer Gesamtheit den Hauptvertrag ergeben, weil er Transport, Verwahrung und Geschäftsbesorgung zum Inhalt hat. Er ist jedoch ein Vertrag sui generis, keine Verbindung von Haupt- und Nebenvertrag, sondern ein einheitlicher Konsensualvertrag[87]).

IV. Der Frachtvertrag als Realvertrag.

§ 9. Begriff der Realverträge.

Anders ist die Sachlage beim Eisenbahnfrachtvertrag, der als die wichtigste Art des Frachtvertrags im Binnenverkehr näher betrachtet werden muß. Dieser ist seiner Natur nach kein Konsensual-, sondern ein Realvertrag[88]).

[84]) Müller-Erzbach, S. 815.
[85]) Müller-Erzbach, S. 574.
[86]) Staub, § 426, Anm. 3.
[87]) Schott, a. a. O.
[88]) Staub zu § 453; Rundnagel, S. 308 ff. u. a. m.

Der Unterschied der letzteren Vertragsart zu den Konsensualverträgen besteht darin, daß der Konsens allein nicht genügt. Es muß noch eine Leistung, eine res, die Hingabe einer Sache der einen Partei gegen eine Pflichtübernahme der anderen hinzukommen, um den Vertragsabschluß herbeizuführen [89]). Der bloße Vertrag, einen Realvertrag zu schließen, ist ein Vorvertrag, noch nicht der Realvertrag selbst [90]). Dieser kommt erst durch Uebergabe der res zustande. Diese Sache ist nicht etwa die Form, sondern der tatsächliche Vollzug der Leistung seitens der Partei, die dazu verpflichtet ist. Sie erfolgt contrahendi, nicht solvendi causa [91]).

§ 10. Anwendung auf den Eisenbahnfrachtvertrag.

Der Eisenbahnfrachtvertrag stellt nun seinen rechtlichen Merkmalen nach einen Realvertrag dar, und zwar gleichzeitig einen Formalvertrag, da eine bestimmte, gesetzlich vorgeschriebene Form bei seinem Abschluß beobachtet werden muß [92]). Das wird bestritten von Müller-Erzbach [93]) mit der Begründung, daß der Frachtbrief auch hier nicht eine von beiden Parteien anerkannte Festlegung der beiderseitigen Vertragspflichten enthielte; das ist zutreffend, doch darin, daß stets ein Frachtbrief ausgestellt werden muß, liegt eine Formvorschrift.

Für den Frachtvertrag der Eisenbahn ist die Bestimmung des § 61 E. V. O. entscheidend, in dem es heißt:

> „Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme ist dem Frachtbriefe der Tagesstempel der Abfertigungsstelle aufzudrücken."

Aus § 471 H. G. B. ergibt sich die Anwendbarkeit dieses Paragraphen der E. V. O., denn Abschluß und Form des Eisenbahnfrachtvertrages sind nicht im H. G. B. enthalten. Ferner bestimmt § 471, daß Vereinbarungen der Kontrahenten, die mit dieser Bestimmung im Widerspruch stehen, nichtig sind. —

Ohne Hingabe des Gutes und des Briefes entsteht kein Vertrag, auch kein Landfrachtvertrag [94]), nur eine Ausnahme ist

---

[89]) Sohm, a. a. O., S. 361 ff.; Mueller, Institutionen, S 307 ff.

[90]) Windscheid-Kipp, S. 278 ff.

[91]) Czyhlarz, Institutionen, S. 168.

[92]) Rundnagel, S. 308 ff.; Staub, a. a. O., Makower, Anm. IIIa zu § 425.

[93]) S. 592.

[94]) Blume-Weirauch Anm. 4, S. 200

zugelassen, die im § 55 Abs. 5 E. V. O. bezeichnet ist. Jeder Vertrag im Eisenbahnverkehr, der dieser gesetzlich vorgeschriebenen Form nicht entspricht, ist nichtig. Die im § 61 vorgesehene Abstempelung seitens der Bahn als Zeichen der Annahme ist keine Formvorschrift, deren Verletzung Nichtigkeit zur Folge hat[95]). Der Stempel bezeugt wohl den Frachtvertrag, erzeugt ihn jedoch nicht. Daher kann ein Eisenbahnfrachtvertrag auch durch formlose Annahme des Gutes und des Frachtbriefes begründet sein.

Die gleichen Vorschriften wie für das deutsche Eisenbahnfrachtrecht gelten für den internationalen Verkehr, das ergibt sich aus Art. 8 Abs. 1 des Berner Internationalen Uebereinkommens, das vorläufig noch Geltung hat.

Wenn auch erst durch Hingabe des Gutes mit dem Frachtbrief zusammen ein Frachtvertrag entsteht, können doch schon vorher zwischen Absender und Bahn vertragliche, wenn auch nicht frachtvertragliche Verpflichtungen eintreten[96]) Dann nämlich, wenn der Absender z. B. das Gut vor Uebergabe des Briefes schon bei der Bahn ausliefert. Hier haftet die Eisenbahn nicht nach den strengen Grundsätzen des Frachtvertrages, sondern lediglich als Verwahrerin, also nur für Vorsatz und Fahrlässigkeit[97]). Im übrigen hat der Frachtbrief dieselbe Rolle wie beim gewöhnlichen Frachtvertrag. Das Fehlen oder die Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben — falls es sich nicht um wesentliche Erfordernisse des Frachtbriefes handelt — macht den Frachtvertrag nicht nichtig, die Bahn hat nur das Recht, die Beförderung abzulehnen[98]). Als solche wesentliche Erfordernisse werden anzusehen sein: der Name des Absenders und des Empfängers, der Bestimmungsort und die Bezeichnung der Sendung[99]).

V. Der Frachtvertrag als Werkvertrag.

§ 11. Begriff und Gegenstand des Werkvertrages und der Geschäftsbesorgung.

Wie schon in der Einleitung gesagt wurde, ist der Frachtvertrag ein Werkvertrag und die Vorschriften der §§ 631 ff. B. G. B. finden auf ihm Anwendung, soweit im H. G. B. nichts Gegen-

[95]) Blume-Weirauch § 61 Anm. 6 E. V. O.
[96]) Staub Anm. 4 zu § 453.
[97]) Staub zu § 453.
[98]) Rundnagel § 97, S. 311 ff.; Blume-Weirauch Anm. 1 zu § 55.
[99]) E. E. E. Bd. 34, S. 90 ff.

sätzliches bestimmt ist. Der Gegenstand des Werkvertrages ist die Herstellung eines „Werkes" irgendwelcher Art gegen Vergütung, wobei unter den Begriff „Werk" jeder durch Arbeit herzustellende Erfolg aufzufassen ist. Der Werkvertrag ist seiner Natur nach ein Konsensualvertrag, d. h. der Eintritt der gegenseitigen Verbindlichkeiten hängt ab von der Einigung der Parteien über die wesentlichen Erfordernisse, nicht von der Leistung des Werkes[100]). Ein gegenseitiger, ein synallagmatischer Vertrag ist er, denn jede Partei ist zu einer Leistung verpflichtet: der Unternehmer zur Herstellung des „Werkes", der Besteller zur Zahlung des Werklohnes; beide Leistungen sind voneinander abhängig. Die Vorschriften über gegenseitige Verträge, die in den §§ 320 ff. enthalten sind, haben also auch für ihn Geltung[101]).

Auf Werkverträge, die eine Geschäftsbesorgung zum Inhalt haben, kommen die Bestimmungen über den Auftrag §§ 662 ff. in Anwendung (§ 675 B. G. B.). Wann ist nun dieser Fall, daß eine Geschäftsbesorgung dem Werkvertrag zugrunde liegt, gegeben?

Der Begriff der Geschäftsbesorgung ist sehr umstritten. Von vielen Seiten wird behauptet, daß jede Tätigkeit für einen Anderen — auch die unwirtschaftliche — eine Geschäftsbesorgung begründen könnte, daß somit § 675 B. G. B. auf jeden Werk- und Dienstvertrag Anwendung fände[102]). Andere wiederum nehmen eine Geschäftsbesorgung nur an, wenn die Angelegenheit für den Geschäftsherrn von unmittelbar wirtschaftlicher Bedeutung ist, während tatsächliche Verrichtungen nicht dazu gerechnet werden[103]). M. A. ist die erste Auffassung zu weitgehend, die letztere dagegen zu eng gefaßt. Richtig erscheint die reichsgerichtliche[104]) Ansicht, die die Geschäftsbesorgung folgendermaßen definiert: „Geschäftsbesorgung ist eine selbständige Tätigkeit wirtschaftlichen Charakters, die im Interesse eines anderen vorgenommen wird." Hiernach wird eine Tätigkeit verlangt — gleichgültig ob rechtlicher oder tasächlicher Natur —; ein bloß duldendes Verhalten, wie es z. B. bei einer reinen Verwahrung vorliegt, genügt nicht. Ferner muß ein wirtschaftlicher Zweck verfolgt werden, fehlt dieser, so liegt kein Geschäft vor.

Aus dieser Definition der Geschäftsbesorgung ergibt sich, daß § 675 B. G. B. auch den Frachtvertrag umfaßt, da die Fracht-

[100]) Riezler a. a. O., S. 26.

[101]) Kommentare des B. G. B. zu § 631 ff.

[102]) Hachenburg a. a. O., S. 11 ff.

[103]) Cosack a. a. O., S. 508, Endemann S. 786.

[104]) R. G. Bd. 97, S. 65; Rietzler S. 76 ff. Kommentare der Reichsgerichtsräte Vorb. 2 zu 662.

führerverpflichtungen den Voraussetzungen der Geschäftsbesorgung entsprechen [105]).

§ 12. Anwendung auf den Frachtvertrag.

Es würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, wollte man nun den ganzen Werkvertrag in seinem Aufbau und den rechtlichen Wirkungen auseinandersetzen, so begnügen wir uns mit einer Darstellung der Grundsätze, die der Frachtvertrag mit dem Werkvertrag gemeinsam hat, denn nicht alle Bestimmungen der §§ 631 B. G. B. ff. können auf den Frachtvertrag angewendet werden, da das H. G. B. als Spezialgesetz dem B. G. B. vorgeht und in einigen Punkten eine Sonderregelung gegeben hat.

Daß der Frachtvertrag ein Werkvertrag ist und nicht ein Dienstvertrag oder Sachmiete, ist in der ganzen Literatur einstimmig festgelegt. Wohl kann ein Transportgeschäft ein Dienstvertrag sein, wie dies im Binnenschiffahrtsverkehr häufig vorkommt bei dem sog. Schleppvertrag, wo die Aufgabe des Schleppschiffes darin besteht, dem geschleppten Schiff lediglich Dienste als bewegende Kraft zu leisten. Auch Sachmiete kann einem Transportgeschäft zugrunde liegen [106]).

Dieser Fall ereignet sich auch wiederum mehr im Binnen- und Seeschiffahrtsverkehr als beim Landtransportgeschäft. Es liegt dann vor, wenn ein Schiff vollkommen zur Verfügung des Absenders gestellt wird (§ 510 H. G. B.). Ist das zur Verfügung gestellte Schiff von dem Reeder ausgerüstet und bemannt, und muß der Kapitän den Anweisungen des Absenders folgen, so liegt ein sog. Zeitfrachtvertrag (Zeitcharter) vor, der sich in Wirklichkeit aus Sachmiete und Dienstüberlassung zusammensetzt [107]). In allen diesen aufgeführten Fällen sind die Voraussetzungen eines Frachtvertrages im Sinne des Gesetzes jedoch nicht erfüllt. —

Aus dem Charakter des Frachtvertrages als Werkvertrag ergibt sich, daß nicht die einzelnen Ausführungshandlungen des Transportes geschuldet sind, sondern das einheitliche Ergebnis, der Erfolg der Beförderung [108]). Die Verpflichtung des Frachtführers beschränkt sich also nicht darauf, für eine gewisse Zeit zum Zwecke des Transportes den Gebrauch seiner Geräte zu gewähren oder bestimmte Dienste zu leisten, sondern ein Gut von

[105]) Staub zu § 425; Komm. der R. G. R. zu § 675 a. M. Blume-W. a. a. O.

[106]) Makower zu § 425 Anm. I a 1; Mittelstein a. a. O.

[107]) Müller-Erzbach, S. 815.

[108]) R. G. Bd. 25, S. 110; Goldschmidt Zeit. XII, S. 592.

einem Ort zu dem vom Absender bezeichneten Bestimmungsort zu überbringen. Die Verpflichtung des Absenders dagegen besteht nicht in der Lieferung des Gutes (§ 642 B. G. B.), sondern in der Zahlung der Fracht[109]). (§ 631 Abs. 1 B. G. B.)

Mit dem Abschluß des Frachtvertrages übernimmt der Frachtführer die Pflicht, das Gut sachgemäß und rechtzeitig zu befördern und während dieser Zeit zu verwahren; ebenso wie der Unternehmer des Werkvertrages sich nach § 631 zur Herstellung eines Werkes oder zur Herbeiführung eines Arbeitserfolges verpflichtet und zwar innerhalb einer vereinbarten oder üblichen Lieferzeit.

Ist bei dem Frachtvertrag keine Frist, binnen welcher die Beförderung vorgenommen werden soll, vereinbart, so findet § 428 Abs. 1 Anwendung, wonach sich die „Lieferfrist" nach dem Ortsgebrauch — in dessen Ermangelung nach Angemessenheit — richtet. Eine Versäumung der Liefersrist begründet sowohl beim Frachtvertrag (§ 428 Abs. 2) als auch beim gewöhnlichen Werkvertrag (§ 636 B. G. B.) ein Rücktrittsrecht des Absenders bzw. des Bestellers[110]).

Nach § 433 Abs. 1 ist der Frachtführer verpflichtet, den Anweisungen des Absenders zu folgen, auch wenn diese nachträglich im Gegensatz zu den ursprünglichen gegeben werden; eine wesentliche Erweiterung seiner Pflichten braucht er sich jedoch nicht gefallen zu lassen. Diese Bestimmung ist nicht etwa eine nur für das Frachtrecht geltende, sie ist dem B. G. B. entnommen und gilt auch für die Werkverträge, die eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand haben; das ergibt sich aus § 665 B. G. B., der hier Anwendung findet[111]).

Von diesen Anweisungen darf er nur abweichen, wenn er nach den Umständen annehmen muß, daß dies der Absender bezw. der Besteller billigen würde, freilich muß er dem Absender davon vorher Anzeige machen und dessen Entschließungen abwarten, wenn nicht mit dem Aufschub Gefahr verbunden ist. Ferner ist der Frachtführer verpflichtet, dem Absender die erforderlichen Nachrichten zu geben, auf Verlangen Auskunft zu erteilen und nach der Ausführung des Transportes Rechenschaft abzulegen, dies kommt namentlich dann in Frage, wenn der Frachtführer vom Absender einen Vorschuß für die zu erwartenden Auslagen erhalten hat[112]).

[109]) Staub § 425. Anm. 13; R. G. Bd. 103, S. 257 ff.

[110]) Makower, Anm. IIIc § 428; Staub, Anm. 5 § 428.

[111]) Staub, Anm. 10 zu § 425; Kommentar der Reichsgerichtsräte zu § 675.

[112]) Kommentar der R. G. R. zu § 675, 631; Rietzler, S. 80.

Auch diese Vorschrift ist dem B. G. B. entnommen im § 666, gilt somit für Frachtvertrag und Werkvertrag nach § 675 gleichlautend.

Sowohl beim Frachtvertrag als auch beim Werkvertrag ist eine persönliche Ausführung des Transportes bzw. des Werkes seitens des Frachtführers oder Unternehmers nicht erforderlich. Frachtführer wie Unternehmer können dritte Personen zu den Ausführungshandlungen hinzuziehen, ja sogar einem Dritten die ganze Leitung und Verantwortung übertragen [113])

Für den Frachtvertrag ergibt sich das aus der Bestimmung des § 431 und § 432 H. G. B., für den Werkvertrag fehlt eine dahingehende Vorschrift, daher findet § 267 B. G. B. Anwendung, in dem es heißt: „Hat der Schuldner nicht in Person zu leisten, so kann auch ein Dritter die Leistung bewirken." Da der Frachtvertrag eine Unterart des Werkvertrages ist, hat er diesen Gedanken der Stellvertretung dem Werkvertrag entnommen und für die Besonderheit seines Falles ausgebaut, namentlich auch in bezug auf die Haftung für seine Angestellten und Vertreter.

Für den Werkvertrag kommt die allgemeine Vorschrift des § 278 B. G. B. in Anwendung.

Der Frachtführer dagegen hat noch über den § 278 B. G. B. hinaus für das Verschulden seiner „Leute" zu haften (§ 431 H. G. B.), d. h. er hat auch für diejenigen Angestellten zu haften, die mit der Güterbeförderung selbst nichts zu tun haben [114]).

Es kann sich der Fall ereignen, daß durch gewisse Umstände, die weder dem Unternehmer, noch dem Besteller zur Last fallen, die Herstellung oder Fertigstellung des begonnenen Werkes unmöglich wird. Dann ergibt sich die Frage, wer durch diesen Vorfall belastet wird, der Unternehmer oder der Besteller.

Aus dem Gesichtspunkt, daß beim Werkvertrag der Arbeitserfolg geschuldet ist, läßt § 644 B. G. B. den Unternehmer die Gefahr tragen, d. h. ihn für Zufall haften, sodaß er den Anspruch auf Vergütung und auf Ersatz seiner Auslagen verliert, wenn dieser Arbeitserfolg nicht eintritt oder nicht eintreten kann. Das Prinzip der Gefahrtragung ist hier also durchgeführt. —

Würde man diese Haftung für den Zufall auf den Frachtvertrag übertragen, so würde das nicht nur bedeuten, daß bei Un-

[113]) Planck zu § 631 und § 675; Rietzler S. 106 ff.; Staub zu § 425; Rundnagel u. a. m.

[114]) Staub, Anm. 2 zu § 431.

tergang der zu befördernden Ware während der Beförderungszeit der Frachtführer seinen Anspruch auf den Frachtlohn verlöre, sondern er müßte auch für den Verlust und die Beschädigung des Gutes bis zur höheren Gewalt haften [115]).

So war es auch nach dem Allgemeinen Deutchen Handels-Gesetzbuch Artikel 395 Abs. 1, während das H. G. B. im § 429 Abs. 1 nach dem Beispiel des B. Sch. G. § 58 den Grundsatz der Verschuldenshaftung einführt, nur für die Eisenbahnfracht ist die Haftung für den Zufall beibehalten. Eine reine Verschuldenshaftung, bei der ein subjektives Verschulden gefordert wird, ist die im § 429 Abs. 1 bestimmte Haftpflicht des Frachtführers auch nicht, denn nicht ein subjektives Verschulden ist entscheidend, sondern es ist ein objektiver Maßstab angelegt: der Frachtführer muß mit der Sorgfalt eines „ordentlichen" Frachtführers gehandelt haben [116]).

Seinen Anspruch auf Frachtlohn verliert allerdings der Frachtführer in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen über den Werkvertrag, wenn durch Untergang des Gutes die Beförderung — also die Herstellung des Werkes — unmöglich wird [117]).

In der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung muß der Frachtführer im Rahmen des § 429 Abs. 1 haften, ebenso wie der Unternehmer die Gefahr trägt während der Zeit der Herstellung des Werkes. Die Annahme ist vollzogen, wenn der Absender das Gut dem Frachtführer zur Beförderung übergeben, und dieser es in Obhut genommen hat.

Ferner steht dem Frachtführer nach § 437 Abs 2 eine Möglichkeit zur Verfügung, sich von seiner Haftung gemäß § 429 zu befreien. Er hat danach das Recht, das Gut unter gewissen Voraussetzungen, die im § 437 Abs. 2 aufgeführt sind, öffentlich oder sonst in sicherer Weise zu hinterlegen. Damit führt er einen der Ablieferung gleichen Rechtszustand herbei [118]).

Auch den Gedanken der Sicherung der entstandenen Ansprüche auf seiten des Frachtführers durch ein Pfandrecht hat der Frachtvertrag in seinen Grundprinzipien dem Werkvertrag entnommen, wenn sich auch gerade in diesem Punkt eine wesentliche Verschiedenheit zeigt.

---

[115]) Müller-Erzbach, S. 576.

[116]) Staub zu § 429; Rundnagel § 66 ff.

[117]) ROHG Bd. 20, S. 340; RG. Bd. 15. S. 76; 25, S. 110 in JW 1905, S. 147; Müller-Erzbach, S. 573.

[118]) Rietzler, S. 152 ff., vgl. Kommentar z. B. G. B. § 631 ff.

Nach § 647 B. G. B. entsteht unter gewissen Voraussetzungen dieses Pfandrecht nur für den Unternehmer, der persönlich mit dem Besteller in vertraglichen Beziehungen steht, nicht etwa auch für denjenigen, der seinerseits mit diesem Unternehmer einen Werkvertrag abgeschlossen hat; ferner entsteht es nur an den vom Unternehmer hergestellten oder ausgebesserten Gegenständen, dagegen nicht an zu befördernden. Nur Sachen, die im Eigentum des Bestellers stehen, unterliegen dem Pfandrecht. Der gute Glaube des Unternehmers wird nicht geschützt. Die an sich dem Pfandrecht unterliegenden Sachen muß er — wenn sie im Eigentum eines Dritten stehen — also auch dann herausgeben, wenn er im Glauben war, sie seien dem Besteller zu eigen. Ferner ist Voraussetzung zur Entstehung des Pfandrechtes Besitz der Sachen von seiten des Unternehmers. Mit freiwilliger Besitzaufgabe erlischt das Pfandrecht[119]).

Demgegenüber ist das Pfandrecht des Frachtführers wesentlich erweitert. — Abhängig ist die Entstehung des Pfandrechtes von dem Abschluß des Frachtvertrages und der Uebergabe des Gutes, erfolgt diese später, dann entsteht das Pfandrecht auch erst mit der Uebergabe und dem Besitzeintritt[120]). Dagegen erlischt es nicht immer mit der Beendigung des Frachtvertrages z. B. bei Kündigung.[121]).

Das Pfandrecht besteht an dem zu befördernden Gut, das in diesem Fall einen Verkaufs-, zu mindesten einen Vermögenswert haben muß, damit es überhaupt Gegenstand des Pfandrechts sein kann; gleichgültig ist dagegen, ob es pfändbar ist oder nicht[122]). Es steht nicht, wie beim Werkvertrag, nur dem persönlich mit dem Absender in Vertragsbeziehungen stehenden Frachtführer zu, sondern auch den jeweiligen Unterfrachtführern gemäß § 441 Abs. 1 H. G. B. Auch wird im Gegensatz zum Pfandrecht des Werkunternehmers der gute Glaube des Frachtführers geschützt. Nach § 366 Abs. 3 H. G. B. genügt es, daß der Frachtführer annimmt, daß der Absender über das Gut zum Zweck der Beförderung verfügen kann, nicht daher ist notwendig, daß der Absender Eigentümer ist. Der Glaube ist nur bei Vertragsabschluß bzw. Uebergabe des Gutes erforderlich[123]).

Der größte Unterschied zu dem Pfandrecht des Werkvertrags, überhaupt zu den allgemeinen pfandrechtlichen Anschauungen, be-

[119]) Rietzler, S. 152 ff.; Kommentar z. B. G. B. zu § 631 ff.
[120]) Müller-Erzbach, S. 583.
[121]) Rundnagel, § 54 ff., S. 186 ff
[122]) Lehmann-Ring, § 440, Nr. 2
[123]) Staub, § 440, Anm. 3.

steht wohl beim Frachtpfandrecht darin, daß es gemäß § 440 Abs. 3 noch drei Tage (im Seefrachtrecht 30 Tage) vgl. § 623) nach Besitzaufgabe des Frachtführers fortdauert, vorausgesetzt, daß während dieser drei Tage das Gut noch im Besitz des Empfängers ist, und daß das Pfandrecht innerhalb dieser Frist gerichtlich geltend gemacht worden ist.

Neben diesem Pfandrecht steht sowohl dem Frachtführer wie auch dem Werkunternehmer das allgemeine Zurückbehaltungsrecht nach § 273 B. G. B. zu[124]).

Ebenso wie der Besteller des Werkes beim Werkvertrag zur Zahlung der Vergütung verpflichtet ist, entsteht eine gleiche Verpflichtung für den Absender.

Außer der vereinbarten oder ortsüblichen Fracht hat der Absender dem Frachtführer die Auslagen zu ersetzen, die dieser zum Zweck der Ausführung der Beförderung den Umständen nach für erforderlich halten darf[125]). Diese Bestimmung findet sich im § 670 B. G. B., der auch für Werkverträge, die eine Geschäftsbesorgung zum Inhalt haben, Anwendung findet.

Die Vorschriften über den Kostenanschlag, die beim Werkvertrag eine besondere Rolle spielen, finden auf den Frachtvertrag keine Anwendung; bei Transportgeschäften sind solche Kostenanschläge nicht üblich; das ergibt sich wiederum aus der Natur des Frachtvertrages. Entweder ist die Fracht ausdrücklich bestimmt, z. B. durch Zugrundelegung der Geschäftsbedingungen des Frachtführers, oder es gilt nach § 632 B. G. B. die ortsübliche als vereinbart.

Für den Absender entsteht durch Abschluß des Frachtvertrages lediglich die Rechtsverpflichtung, die Fracht zu bezahlen, ebensowie der Besteller dem Werkunternehmer die Vergütung entrichten muß; nicht dagegen gehört die Uebergabe des Gutes zu dieser Verpflichtung[126]). Der Frachtführer hat also keinen klagbaren Anspruch auf die Lieferung des Gutes, er kann überhaupt nicht verlangen, daß der Transport durchgeführt wird. Die Lieferung des Frachtgutes ist eine Mitwirkungshandlung des Absenders, damit der Transport überhaupt ausgeführt werden kann; sie stellt daher nicht etwa eine Leistungsverpflichtung des Absenders in seiner Schuldnereigenschaft — wie das z. B. Zahlung der Fracht wäre — sondern vielmehr in seiner Eigenschaft als Gläubiger dar[127]).

[124]) Lehmann-Ring. Anm. 14 zu § 440; Staub, § 440, Anm. 13.
[125]) Rundnagel a. a. O.; Staub zu § 425.
[126]) Staub, Anm. 13 zu § 425.
[127]) J. W. 1921. S. 460, Nr. 1; a. M. Makower § 437. Anm. Ia.

Versäumt er das Gut rechtzeitig dem Frachtführer zu übergeben, so gerät er dadurch in Annahmeverzug, denn der Frachtführer kann seinerseits auch nicht an die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten herangehen. § 642 B. G. B., der hier in Anwendung kommt, gibt ihm das Recht auf eine angemessene Vergütung, deren Höhe im § 642 Abs. 2 umgrenzt ist; ferner steht bei dieser Sachlage dem Frachtführer gemäß § 643 B. G. B. das Recht zu, den Vertrag nach Fristsetzung zu kündigen[128]). Ein Annahmeverzug des Absenders ist auch dann gegeben, wenn er die Begleitpapiere (§ 427) nicht rechtzeitig übergibt, oder wenn er versäumt, dem Frachtführer bei Annahmeverweigerung des Empfängers, die im § 437 behandelt ist, Anweisungen betreffs des Gutes zu geben, denn in all diesen Fällen sind die Handlungen des Absenders erforderlich, um dem Frachtführer die ordnungsmäßige Beförderung zu ermöglichen.

Die Rechte aus § 326 B. G. B. kann der Frachtführer bei dieser Sachlage nicht geltend machen, ebensowenig wie der Unternehmer bei Unterlassen der erforderlichen Handlungen des Bestellers, denn § 326 setzt Schuldnerverzug voraus; es wäre also erforderlich, daß der Absender bzw. Besteller sich dem Frachtführer (Unternehmer) gegenüber als Schuldner dazu verpflichtet hätte[129]).

Wie der Frachtvertrag in fast allen seinen Grundprinzipien dem Werkvertrag entnommen ist, so ist er auch in der Bestimmung über den Erfüllungsort durch seinen Charakter als Werkvertrag beeinflußt.

Als Erfüllungsort bestimmt § 269 B. G. B. den Ort, an dem der Schuldner zur rechten Zeit eine Leistung anbieten muß. Da beim Frachtvertrag als Werkvertrag das einheitliche Ergebnis der Beförderung, die ordnungsmäßige Ablieferung vom Frachtführer geschuldet ist, so ist der Ablieferungsort der gesetzliche Erfüllungsort für den Frachtführer[130]).

Dieser Ablieferungsort braucht nicht schon beim Vertragsabschluß benannt zu sein, er kann auch später erst vom Absender bestimmt werden[131]). Nach dem Recht dieses Ortes regelt sich daher Art und Weise der Ablieferung, die Haftung des Frachtführers, also sämtliche aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen für den Frachtführer.

[128]) Staub, Anm. 13 zu § 425, u. a. m.

[129]) Kommentar der R. G. R. zu § 326 BGB.

[130]) Staub, Anm. 17, zu § 425 u. a. m.

[131]) Rundnagel a. a. O. u. a. m.

Nicht nur der gewöhnliche Landfrachtvertrag stellt einen Sonderfall des Werkvertrages dar, sondern jede Art von Frachtvertrag ist seiner Natur nach ein Werkvertrag.

In der vorangegangenen Darstellung sind im großen und ganzen nur die allgemeinen Bestimmungen über den Frachtvertrag berücksichtigt, weil diese nur unerheblichen Abweichungen auch auf den Eisenbahn- wie Binnenschiffahrts- und Seefrachtvertrag Anwendung finden [132]). Diese Abweichungen ergeben sich aus der besonderen Art dieser Transportgeschäfte, so z. B. die verschärfte Haftung der Eisenbahn gemäß § 456 H. G. B., so die Bestimmung der §§ 535 ff., die im Interesse des Befrachters dem Schiffer die Pflicht auferlegen, für das Beste der Ladung zu sorgen und ihm oft im Hinblick auf die Entfernung, die das Einholen einer Anweisung vom Befrachter ausschließt, das Handeln nach eigenem Ermessen vorschreiben; ferner die eigenartige Haftung des Reeders, die teils persönlich unbeschränkt (§ 485, § 486 Abs. 2, § 487 etc.), teils nur auf Schiff und Ladung (§ 486 Abs. 1) beschränkt ist.

Es würde zu weit führen, wollte man all diese Verschiedenheiten zum gewöhnlichen Frachtvertrag ausführlich darlegen. Da — wie gesagt — die Grundgedanken von dem einfachen Frachtvertrag übernommen sind und die Spezialvorschriften nur einen Ausbau zu diesen Grundgedanken darstellen, da ferner die wichtigsten Unterscheidungen jeweils besprochen werden, genügt dieser kurze Hinweis.

VI. Der Frachtvertrag, ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten.

A. Die Stellung des Empfängers hinsichtlich seiner Rechte.

§ 13. Einführung.

Bis jetzt wurde die rechtliche Natur des Frachtvertrages hinsichtlich der Beziehungen zwischen Frachtführer und Absender besprochen, ohne die eigenartige Rechtsstellung des Empfängers zu berücksichtigen. Zunächst müssen ja auch die Beziehungen zwischen Absender und Frachtführer klargestellt sein, denn daß ein vollgültiger Vertrag zwischen diesen beiden zustandegekommen ist, ist notwendige Voraussetzung für das Eintreten des Empfängers in die Vertragsverhältnisse [133]).

[132]) Mittelstein a. a. O.; Staub, Blume-Weirauh u. a. m

[133]) Rundnagel, S. 141 ff.

Aber gerade die Person des Empfängers begründet die Eigentümlichkeit des Frachtvertrages, der ja von Anfang an auf einen Wechsel in den Vertragsparteien abgestellt ist[134]). An und für sich verpflichtet sich der Frachtführer nur dem Absender zur ordnungsmäßigen Beförderung, die eigentlichen Erfüllungshandlungen, wie Ablieferung und Entlohnung des Frachtführers werden dagegen nicht zwischen den Kontrahenten des Frachtvertrages, sondern zwischen Empfänger und Frachtführer vorgenommen[135]).

Aus dem Frachtvertrag wird der Empfänger nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet. Zunächst wird diese Zahlungsverpflichtung (§ 436) des Empfängers dem Frachtführer gegenüber unberührt gelassen, und sich darauf beschränkt, die sich aus dem Vertrag für den Empfänger ergebenden Rechte darzustellen, namentlich wie ihre Entstehung und ihre rechtliche Beurteilung in bezug auf den Charakter des gesamten Frachtvertrages von den verschiedenen Theorien gewürdigt wird.

Schon vor der Entstehung des H. G. B. versuchte man eine Konstruktion des Frachtvertrages zu schaffen, die eben diesen besonderen durch die Stellung des Empfängers bedingten Rechtsverhältnissen Rechnung trug. Viele Theorien sind aufgestellt worden. Auf einige dieser Haupttheorien soll in folgendem in Kürze eingegangen werden, da es zur Klärung der Frage nach der heute geltenden Konstruktion von Interesse ist.

Aus den Protokollen über die Nürnberger Verhandlungen ist ersichtlich, daß der Frage, bis wann der Absender aus dem Frachtvertrag berechtigt sein soll, und wann diese Rechte auf den Empfänger übergehen sollen, große Bedeutung beigelegt wurde[136]).

Demgegenüber wurde die Frage, wie das in Rede stehende Rechtsverhältnis in die allgemeinen Rechtsprinzipien einzuordnen wäre, vernachlässigt. So kam es daher nicht zu einer endgültigen Fixierung des Vertragscharakters, der durch die vertraglichen Beziehungen zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger bedingt ist[137]).

Von einer Seite (Hamburg Monit. 461, Protokolle S. 819 ff. 4755) wollte man den Empfänger als einen vermutlichen Beauftragten des Absenders charakterisieren, und aus dieser Rechtsstellung

[134]) v. Hahn, a. a. O. II, S. 649.

[135]) Kuhn im Archiv f. H. R., Bd. 6, § 6.

[136]) Protokolle, S. 819 ff.

[137]) Eger, Frachtrecht II, S. 81 ff.

das Klagerecht des Empfängers ableiten. Diese Konstruktion jedoch befriedigte nicht und wurde von der Mehrheit abgelehnt. Im Gegensatz hierzu erkannte man das Recht des Empfängers als ein eigenes an, das freilich der Gegenverfügung des Absenders in gewisser Weise unterliege. Die theoretische Begründung für diese Annahme, der Rechtstitel, auf Grund dessen dem Empfänger diese Rechte zustehen sollten, wurde nicht gegeben.

Die Wissenschaft konnte sich auch nicht mit der Ansicht des R. O. H. G.[138]) begnügen, die in verschiedenen älteren Entscheidungen lediglich erklärte, daß „die Empfängerrechte nach den allgemeinen Rechtsprinzipien schwer oder gar nicht zu begründen seien."

§ 14. Aeltere Theorien und Erklärungsversuche.

a) Theorien von Goldschmidt und Cosack hinsichtlich des § 434 H. G. B.

Weil die sich aus § 434 H. G. B. für den Empfänger ergebende Befugnis von dem Absender als dem dominus negotii in gewissem Maße abhängig ist, spricht Goldschmidt[139]) von einem „praesumtiven Mandat", auf Grund dessen der Empfänger tätig werden kann; Cosack[140]) dagegen ist der Ansicht, daß der Empfänger nur als Stellvertreter des Absenders das Recht aus § 434 ausübt.

Diese Theorien sind abzulehnen, denn sie entsprechen nicht dem Willen des Gesetzgebers. Wie schon oben bemerkt, wurden schon in den Vorverhandlungen zum ADHGB die Rechte des Empfängers als eigene anerkannt[141]). Dabei wird man freilich mehr an die Rechte gedacht haben, die dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort zustehen, aber es geht aus den Protokollen[142]) hervor, daß auch die Rechte aus dem Artikel 404, an dessen Stelle der § 434 getreten ist, selbständige, eigene Rechte des Empfängers sein sollen.

Diese Ansicht ist auch im Gesetz zum Ausdruck gekommen. Sowohl im § 434 wie § 435 findet sich der Ausdruck „berechtigt" in bezug auf die Befugnisse des Empfängers, während im Gegensatz dazu in Satz 2 des § 434 der Frachtführer — um dessen Abhängigkeit von den Anweisungen des Absenders zu betonen — nur als „ermächtigt" gilt.

---

[138]) Bd. 13, 105, 326; 4, 276; 359—362.
[139]) I, 2. S. 747.
[140]) Lehrbuch, 4. Aufl., S. 433.
[141]) Eger II, S. 269; Protokolle S. 4734.
[142]) S. 4755 ff.

Aus diesem Unterschied in der Wortfassung ergibt sich, daß die Rechte des Empfängers aus § 434 ausdrücklich als eigene, unabhängige Rechte betrachtet werden sollen. Wäre man der Ansicht gewesen, wie sie von Goldschmidt und Cosack vertreten wird, nämlich, daß die Rechte des Empfängers nur durch präsumtive Vollmacht oder Stellvertretung des Absenders begründet sind, so hätte man dies sicherlich in der Wortfassung der beiden Paragraphen zum Ausdruck gebracht, dadurch, daß man statt „berechtigt" die Worte „gilt als ermächtigt" verwendet haben würde [143]).

Außer diesen Erwägungen lassen sich aus den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Gegenbeweise diesen Theorien gegenüber herleiten. Gegen die Annahme eines Auftragsverhältnisses, das man mit der Uebergabe des Frachtbriefes evtl. präsumieren könnte, spricht die Tatsache, daß die Rechte des Empfängers schon vor diesem Zeitpunkt der Uebergabe, also unabhängig davon, entstehen.

Um die Theorie, der Empfänger handle nur als Stellvertreter des Absenders, zu entkräften, braucht man nur auf die Bestimmung des § 164 B. G. B. hinzuweisen. Der Vertreter gibt allerdings rechtsgeschäftliche Erklärungen ab, aber doch mit dem Willen, daß die Wirkungen seiner Handlungen und Erklärungen nur für und gegen den Vertretenen eintreten sollen [144]). Im Gegensatz dazu handelt der Empfänger beim Frachtvertrag aus eigenem Interesse, ferner trifft ihn auch nach § 436 eine durchaus selbständige Zahlungsverpflichtung.

Nicht nur die Befugnis des Empfängers aus § 434, die dadurch, daß dieses Recht „nicht das Verfügungsrecht des Absenders durchkreuzen darf" [145]) und dadurch eine gewisse Abhängigkeit von diesem Absenderrecht verrät, zu Zweifeln über ihre rechtliche Beurteilung Anlaß gegeben hat, sondern auch das Recht aus § 435, das nach Aushändigung des Frachtbriefes oder Klageerhebung gegenüber dem Frachtführer ein eigenes, selbständiges Verfügungsrecht des Empfängers darstellt, hat zu Streitfragen hinsichtlich seiner Begründung geführt.

b) Theorie einer „fingierten Zession".

Nach Goldschmidt [146]) liegt dem Klagerecht des Empfängers aus § 435 eine fingierte Zession zugrunde, wobei der beendigte

[143]) Eger II, S. 267 ff.

[144]) Hellwig, a. a. O., S. 49

[145]) Staub, § 434, Anm. 1.

[146]) Hdb. d. H. R. I. S. 749, Eger II, S. 81—87 ff.; Anschütz, Art. 405, S. 448.

Transport der Zeitpunkt der Zession sei. Dieser Ansicht zufolge stellt die Uebergabe des Frachtbriefes seitens des Frachtführers an den darin bezeichneten Empfänger eine Offerte dar, die ausdrücklich oder stillschweigend, nämlich durch die in den Art. 402, 405 ADHGB aufgeführten konkludenten Handlungen angenommen werden kann. Mit der Annahme des Frachtbriefes oder mit der Klageerhebung durch den Empfänger gegen den Frachtführer ist die Zession nach dieser Theorie perfekt geworden.

Die Folge hiervon wäre, daß keiner über das Frachtgut verfügen könnte, wenn nun der Empfänger auf seine Rechte verzichten würde. Insofern entspricht diese Lehre schon nicht dem wirklichen Sachverhalt, denn trotz des Erlöschens des Verfügungsrechtes auf der Seite des Absenders bleibt der „Obligationsnexus" — so nennt es das ROHG [147]) — zwischen Absender und Frachtführer bestehen; im Augenblick des Verzichtes seitens des Empfängers tritt das nur vorübergehend erloschene Verfügungsrecht des Absenders wieder in Kraft, während, sollte man nach dieser Theorie vorgehen, eine erneute Fiktion notwendig wäre, nämlich die einer Rückzession an den Absender, um dessen Rechte wieder zum Aufleben zu bringen.

Außerdem steht diese Theorie auch mit der Bestimmung des § 435 H. G. B. im Widerspruch. Während bei der Zession die Rechte unverkürzt auf den neuen Gläubiger übergehen, durch dessen Eintritt in das Schuldverhältnis die Rechte des alten Gläubigers vollkommen aufhören, bestehen bei dem Frachtvertrag die Rechte des Absenders u. Empfängers nebeneinander auch noch nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort. Auch hier müßte man — um diese Theorie aufrecht zu erhalten — zu einer zweiten Fiktion greifen, nämlich der, daß der Absender auf Grund irgend einer stillschweigenden Vereinbarung das Recht haben solle, trotz der Zession noch selbst über die Forderung zu verfügen. Nach der Ansicht des Reichsgerichts [148]) jedoch ist eine solche Vereinbarung zwischen Zedenten und Zessionar unzulässig und führt gegebenenfalls die Nichtigkeit der Zession herbei.

Ferner hat diese Lehre nicht die Möglichkeit, das Recht des Empfängers zu Sicherheitsmaßregeln gemäß § 434 H. G. B. rechtlich zu erklären. Eger [149]) erklärt sie als „eine außerhalb des Vertrages stehende, gewissermaßen nur prozessualische präservative Befugnis", analog den Arrestverfügungen. Daß man eine

[147]) Bd. 3, S. 275.

[148]) Bd. 90, 249; 92, 240; J. W. 1914, 528.

[149]) II, S. 272.

solche besondere Konstrunktion heranziehen muß, um die Bestimmung des § 434 zu erklären, zeigt ebenfalls die Mängel dieser Theorie.

c) Theorie einer „vertragsmäßigen Zession".

Ferner kann der Theorie einer vertragsmäßigen Zession nicht beigestimmt werden, die von Kuhn [150]), Höpfner [151]) und W. Koch [152]) vertreten wird. Sie legen ihrer Lehre eine bedingte und aufgeschobene Zession der Rechte des Absenders an den Empfänger zugrunde, die in der bloßen Adresse auf dem Frachtgut oder Frachtbrief zu erblicken sei. Diese Adresse stelle nicht nur ein „selbstredendes documentum" dar, sondern sogar ein „signum dominii", insofern als durch sie der bezeichnete Empfänger zur Annahme des Frachtgutes ermächtigt sei.

Diese Theorie ist schon aus dem Grunde völlig unhaltbar, weil durch eine Adresse an sich [153]) niemals eine Zession perfekt gemacht werden kann; eine solche könnte nur dann angenommen werden, wenn der Frachtbrief dem Empfänger übergeben und von diesem angenommen worden ist. Auch die Konstruktion einer bedingten Zession ist vor Uebergabe des Frachtbriefes im Hinblick auf die Bestimmung des § 398 B. G. B. abzulehnen. Daß eine Zession auch nicht mit der Annahme des Frachtbriefes seitens des Empfängers gegeben ist, läßt sich leicht mit der Tatsache beweisen, daß Frachtverträge nicht von der Ausstellung von Frachtbriefen abhängig sind, daß sogar in verschiedenen Fällen durch Handelsgebrauch die Ausstellung eines Frachtbriefes ausgeschlossen werden kann, und ferner, daß gewisse Rechte des Empfängers aus § 435 schon vor der Uebergabe des Frachtbriefes zur Entstehung kommen.

d) Theorie einer „negotiorum gestio".

Eine andere Theorie geht davon aus, daß die Klage des Empfängers aus § 435 eine actio negotiorum gestorum directa darstelle — der Hauptvertreter ist Windscheid [154]). Wenn auch in Einzelfällen des Frachtgeschäftes der Frachtführer als ein negotiorum gestor des Empfängers handelt, so kann von diesen Einzelfällen nicht ausgegangen werden, um eine zutreffende Konstruktion der

[150]) in Busch-Arch., Bd. 6.
[151]) S. 123/124, a. a. O.
[152]) a. a. O., S. 108 ff.
[153]) Karstens, a. a. O., S. 213, 216, Archiv f. ziv. Prx., Bd. 37.
[154]) § 316, Anm. 7a, § 401, 11, § 431.7.

Regelfälle zu erhalten. Denn im allgemeinen wird man von einer auftraglosen Geschäftsführung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger nicht sprechen können, auch dann nicht, wenn der Frachtführer dem Absender von dem Empfänger bezeichnet worden ist, ferner nicht einmal dann, wenn er von dem Empfänger mit der Ausführung des Transportes betraut ist.

Vielmehr handelt der Frachtführer — da die Güterbeförderung sein Gewerbe ausmacht — in der Absicht, seine eigenen Geschäfte zur Erledigung zu bringen. Ferner widersprechen auch die Folgerungen, die man aus dieser Theorie ziehen müßte, der Bestimmung des § 436 H. G. B. Läge nämlich eine negotiorum gestio vor, dann stände dem Frachtführer für jedes negotiorum utiliter coeptum die actio negotiorum gestorum contraria gegen den Empfänger zur Verfügung, während doch nach § 436 H. G. B. die Zahlungsverpflichtung des Empfängers erst mit der Annahme des Frachtbriefes entsteht. Außerdem ist es nicht mit den Grundsätzen der negotiorum gestio vereinbar, daß der Frachtführer — wie es häufig vorkommt — oft nicht ratione domino handelt oder handeln darf, sondern vielmehr gerade entgegen diesem Interesse des Empfängers. Gemeint sind die Fälle der §§ 433 H. G. B. Absatz 1 und 435 Satz 3.

e) Andere Erklärungsversuche.

Neben diesen Theorien sind noch verschiedene Erklärungsversuche vorgenommen, die aber nicht eine juristische Konstruktion des in Frage stehenden Rechtsverhältnisses gaben, sondern mehr eine wissenschaftliche Benennung, eine Umschreibung der fraglichen Rechte darstellen. So wird die Klage des Empfängers aus § 435 H. G. B. bezeichnet als eine anomale antezipierte Klage aus dem Frachtvertrag [155]), als eine actio utilis aus dem Frachtvertrag [156]), oder sie stelle dar ein rein formales Klagerecht [157]), oder eine formelle Legitimation [158]) oder eine formal eigene Befugnis [159]).

Aber alle diese Theorien und Benennungen beseitigen die eigentlichen Schwierigkeiten nicht und wirken daher unbefriedigend.

---

[155]) C. G. Koch, Art. 405, Anm. 30.

[156]) Gerber, § 183.

[157]) Endemann, S. 737, Nr. 7.

[158]) v. Hahn, II, S. 650, 651.

[159]) Schott, S. 402.

§ 15. Theorie eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten.

a) Einwendungen des älteren Rechtes.

Die wichtigste Theorie, der ihrer Bedeutung wegen besondere Beachtung beigelegt werden muß, ist der Ansicht, daß das Recht des Empfängers aus einem Vertrag auf Leistung an einen Dritten herrühre.

Diese Vertragskategorie war in der Zeit vor 1900 Gegenstand von heftigen Meinungsverschiedenheiten; teilweise wurde sie sogar rechtlich nicht anerkannt — so z. B. von Savigny [160]), der den Grundprinzipien des römischen Rechtes zufolge einen Vertrag zugunsten eines Dritten negiert, weil nach diesen ein solcher Vertrag, in dem die Leistung an einen Dritten, der zu keinem der Vertragsparteien in einem direkten Verhältnis steht, zu erfolgen hat, schlechthin ungültig ist. Daher fand man in dieser Zeit die Meinung, der Frachtvertrag sei ein Vertrag zugunsten Dritter nur vereinzelt vertreten [161]).

Erst dadurch, daß die umstrittene Vertragsart im B. G. B. durch positive Normen geregelt und damit allgemein als rechtsgültig anerkannt wurde, wird diese Ansicht häufiger vertreten, so daß sie heute als die herrschende Meinung bezeichnet wird [162]).

Aber sowohl früher als auch heute ist diese Theorie nicht in allen Teilen unbestritten. Von den Gegnern der früheren Zeit seien zu nennen: Goldschmidt [163]) und Eger [164]). Beide begründen ihren Widerspruch damit, daß bei Vorliegen eines solchen Vertragscharakters „der Absender selber alsdann ja gar nicht berechtigt sei". Sie gehen also davon aus, daß bei einem Vertrag zugunsten Dritter nur der Dritte allein berechtigt sein könne, während der Promissar ein Forderungsrecht nicht erhalten dürfe. Diese Ansicht wurde schon von der herrschenden Meinung des gemeinen Rechtes abgelehnt. Man unterschied damals schon innerhalb der sog. „echten" Verträge zugunsten Dritter solche, die den Dritten allein berechtigten und solche, bei denen dem Dritten auch noch dem Versprechensempfänger Rechte aus dem Vertrage erwachsen, wobei dieser letztere Fall auch damals schon häufiger vorkam wie der erstere, und daher den Normalfall darstellte.

[160]) II, S. 16—21, 74—84.
[161]) Höpfner, Arch. f. ziv. Prax., 36, 119; W. Koch, S. 406 ff.
[162]) Staub, a. a. O., Hellwig, S. 477 ff. u. a. m.
[163]) S. 750.
[164]) II, S. 81.

Ist der Einwand Goldschmidts schon nach dem gemeinen Recht widerlegt, so wird er völlig unhaltbar der positiven Bestimmung des § 335 B. G. B. gegenüber, der als „Auslegungsregel“ [165]) bestimmt, daß der Versprechungsempfänger die Leistung an den Dritten auch dann fordern kann, wenn diesem das Recht an der Leistung zusteht. Der Zusatz „sofern nicht ein anderer Wille der Vertragschließenden anzunehmen ist“ weist auf den als Ausnahmefall charakterisierten Vertrag hin, durch den der Dritte ausschließlich berechtigt sein soll.

b) Einwendungen des neuen Rechtes.

Während diese Gegenargumente von Goldschmidt und Eger vom Standpunkt des heutigen Rechtes völlig unhaltbar sind, werden auch noch heute andere Einwendungen gegen diese Theorie gemacht, die zum Teil geeignet sind, Zweifel an ihrem Aufrechterhalten aufkommen zu lassen.

Auf Grund dieser Einwendungen kommt Staub-Koenige (11./12. Aufl. Anm. 1 zu § 434) zu der Auffassung, daß die herrschende Meinung, die u. a. von Hellwig [166]), Cosack [167]), Lehmann-Ring [168]), Makower [169]), Dür.-Hachenburg [170]), z. T. auch von Staub-Koenige [171]) (12./13. Auflage) selbst vertreten wird, nachgeprüft werden müsse.

Staub-Koenige macht in der 11./12. Aufl. zunächst folgenden Einwand geltend, den er jedoch in der 12./13. Aufl. wieder fallen läßt. Er sagt dort: „Der Destinatär kann nicht verlangen, daß der Frachtführer die Vertragsleistung bewirkt, sondern wenn diese zum größten Teil bewirkt ist – nämlich das Gut am Bestimmungsort angekommen ist, dann erwächst ihm ein Recht auf Aushändigung. Verweigert der Frachtführer die Vertragsleistung, indem er den Transport nicht führt, so hat der Empfänger überhaupt kein Recht auf Auslieferung. Ob auf Sicherstellung ist höchst zweifelhaft.“

Hierdurch macht Staub-Koenige aufmerksam auf die dem Empfängerrecht eigentümliche Beschränkung gegenüber dem Recht des Absenders, wonach der Empfänger nicht ein Recht auf die Vertragsleistung erwirbt. Mit dieser Erscheinung setzt sich

[165]) vergl. Kommentar der R. G. R. zu § 335, B. G. B.
[166]) S. 477 ff.
[167]) § 117, S. 437.
[168]) § 435, Anm. 2.
[169]) § 435 Anm. I a.
[170]) § 433, Anm. 8.
[171]) § 425 Anm. 15.

auch Hellwig S. 479 ff. auseinander. Während dieser jedoch diese Eigentümlichkeit mit dem Charakter eines Vertrages zugunsten eines Dritten vereinbar erklärt, vertritt Staub die Ansicht, daß dem Dritten ein Recht auf die volle Vertragsleistung erwachsen müsse bei Eintritt des für die Entstehung des Rechtes erforderlichen Ereignisses. Liegt diese Voraussetzung nicht vor, so scheint für ihn die Annahme eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten unmöglich zu sein.

Eine Begründung dieser Ansicht könnte in dem Absatz 1 des § 328 B. G. B. gefunden werden, dann nämlich, wenn man in der Leistung, die durch den Vertrag bedungen wird, die Gesamtverpflichtung des Schuldners, die sich für ihn aus dem Frachtvertrag ergibt, erblickte. Den Begriff „Leistung" erfüllt jedoch auch jede der zahlreichen Einzelhandlungen, die erst in ihrer Gesamtheit die Verpflichtung des Schuldners ergeben, das führt u. a. Staudinger [172]) aus. Diese Gesamtverpflichtung des Schuldners stellen beim Frachtvertrag der Transport und die Ablieferung seitens des Frachtführers an den Empfänger dar, wobei die Hauptverpflichtung in der Ablieferung besteht, denn sie ist der geschuldete Erfolg des Vertrages; das ergibt sich — wie oben gesagt wurde — aus seiner Natur als Werkvertrag. Nicht dagegen hat der eigentliche Transport des Gutes vom Anlieferungs- zum Bestimmungsort die gleiche Bedeutung wie die Ablieferung innerhalb der Schuldnerverpflichtung, wie es Hellwig [173]) darstellt, der diese beiden Tätigkeiten als die „beiden Seiten" der vom Frachtführer geschuldeten Leistungen bezeichnet, während doch in Wirklichkeit der Abschluß des Transportes — die Ablieferung — als der hergestellte Erfolg die eigentliche frachtvertragliche Verpflichtung des Schuldners ausmacht.

Dieser Einwand von Staub, der auf einer zu engen Auslegung des Absatzes 1 des § 328 B. G. B. beruht, ist durch den zweiten Absatz dieses Paragraphen zu entkräften. Nach dem Wortlaut dieses Absatzes ist es den Parteien anheimgegeben, das Recht des Dritten von dem Eintritt gewisser „Voraussetzungen", die im Ablauf einer Frist oder in beliebigen Bedingungen bestehen können, abhängig gemacht werden kann, ohne damit den Vertragscharakter als Vertrag zugunsten Dritter zu beeinträchtigen. —

Bei der Festlegung der Rechte, die dem Empfänger zustehen sollen, geht das Gesetz von der herrschenden Handelssitte aus, der zufolge der Adressat eben nur der Empfänger sein soll, d. h. er

[172]) Vorbemerkung vor § 241, B. G. B.
[173]) S. 477 ff.

soll nur insoweit berechtigt sein, als ihm gegenüber die geschuldete Leistung vorgenommen werden muß, also nur hinsichtlich der Ablieferung. Hellwig S. 479 Anm. erklärt diese Handelssitte einleuchtend mit der größeren Dauer der Beförderung bei dem eisenbahnlosen Verkehr, durch die oft während der Beförderungszeit Veränderungen in den Verhältnissen hervorgerufen werden.

Nach § 328 Abs. 2 B. G. B. ergibt sich diese Beschränkung der Empfängerrechte gegenüber dem Recht des Absenders aus den Umständen und aus dem Zweck des Vertrages, somit entspricht der Frachtvertrag durchaus dem Charakter eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten. Der Einwand Staub-Koeniges ist also auch aus dieser Erwägung hinfällig.

Ein weiteres Gegenargument macht Staub-Koenige gegen die Annahme eines Vertrages zugunsten Dritter geltend, das er auch jetzt noch in seiner 12./13. Aufl. erwähnt. Die genannte Vertragsform kann seiner Meinung nach nicht vorliegen, wenn die Rechte des Empfängers aus §§ 433—435 durch Vereinbarung zwischen dem Absender und Frachtführer bei Abschluß des Frachtvertrages ausgeschlossen sind. Das ist an sich richtig, falsch ist aber der Schluß, den er in der 11./12. Aufl. hieraus zieht. Er lehnt es nämlich ab, die rechtliche Charakterisierung des Frachtvertrages vom Bestehen einer derartigen Nebenabrede abhängig zu machen.

An und für sich darf eine juristische Konstruktion nicht auf Nebenerscheinungen des betreffenden Rechtsverhältnisses aufgebaut werden, sondern muß von dem Regelfall ausgehen. Es ist jedoch nicht eine Nebenabrede, der zufolge die Rechte des Empfängers zur Entstehung gelangen, ausnahmsweise gegeben, sondern anhand der Protokolle [174]) läßt sich nachweisen, daß die Befugnisse des Empfängers dem Gewohnheitsrecht folgend festgelegt worden sind. Also nicht nur um eine reine Nebenerscheinung des Frachtvertrages zu regeln, sondern um der geltenden Handelssitte gerecht zu werden, gab man dem Empfänger die in den §§ 433 bis 435 H. G. B. enthaltenen eigentümlichen Befugnisse, da der Empfänger gewisse Rechte als eigene Rechte ausüben mußte, denn die Erfüllung des Frachtvertrages tritt doch immer durch den Akt der Ablieferung als die geschuldete Leistung zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger ein. In Wirklichkeit ist also bei dem Regelfall der Empfänger berechtigt, und nicht etwa sind seine Befugnisse durch Parteiabrede ausgeschlossen. Staub-Koenige geht jedoch bei seinem Bedenken von dieser letzten Möglichkeit aus, die doch einen Ausnahmefall darstellt.

[174]) S. 4755, 4735.

Während diese beiden Gegenargumente Staub-Koeniges auf Grund der oben ausgeführten Erwägungen hinfällig sind, ist ein dritter Gegengrund als stichhaltig zu erklären. Der Frachtvertrag ist kein Vertrag auf Leistung an einen Dritten, wenn der Absender sich selbst als Empfänger bezeichnet. In diesem Fall bedarf es gar keiner besonderen Bestimmung über die Empfängerrechte, da Absender und Empfänger ein und dieselbe Person ist, und die Rechte der ersteren sich aus den allgemeinen Bestimmungen über gegenseitige Verträge aus dem Werkvertrag usw. ergeben.

Diese beiden möglichen Arten des Frachtvertrages sind jedoch Ausnahmefälle, durch die der Charakter des Regelfalles nicht beeinträchtigt werden kann. Soweit es sich freilich um solche Ausnahmefälle handelt, muß Staub-Koenige zugestimmt werden, daß die fragliche Vertragsform dann allerdings bei dem Frachtvertrag nicht angenommen werden kann.

Da wir zunächst — wie oben bemerkt — nur von den sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Rechten des Empfängers in bezug auf ihren Einfluß auf den Vertragscharakter ausgehen, lassen andere schwerer wiegende Bedenken, wie sie von Müller-Erzbach und Eger hauptsächlich auf Grund der im § 436 fixierten Zahlungsverpflichtung des Empfängers erhoben werden, vorläufig unberücksichtigt gelassen. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich also vorerst darauf, inwieweit der Frachtvertrag Merkmale eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten enthält hinsichtlich der Empfängerrechte.

c) Definition des Vertrages auf Leistung an einen Dritten.

Ehe jedoch an die Subsumierung des Frachtvertrages unter die fragliche Vertragsform herangegangen wird, muß zunächst eine kurze Definition dieser Vertragsart gegeben werden.

Aus dem Gesetz ergibt sich, daß ein Vertrag zugunsten Dritter dann vorliegt, wenn der „Gläubiger" sich vom „Schuldner" versprechen läßt, daß die Leistung an einen Dritten erfolgt, wobei dieser letztere je nach dem Willen der Parteien unmittelbar selbst das Recht gegen den Versprechenden erwerben kann, oder er kann auch nur ermächtigt sein, die Leistung anzunehmen, dagegen steht ihm in diesem Fall das Recht nicht zu, sie zu verlangen. Aus dieser Verschiedenartigkeit der Verträge kommt Hellwig [175]) dazu, von Verträgen „auf Leistung" an Dritte zu sprechen, da oft die

[175]) a. a. O., S. 42.

zweite Art, die sog. „unechten" oder „ermächtigenden" Verträge von der Literatur gar nicht unter die Verträge zugunsten Dritter gerechnet werden. Der Frachtvertrag gehört — wie noch dargelegt werden wird — der ersten Kategorie, also der „echten" oder „berechtigenden" Verträge an, insofern nämlich, als der Empfänger als Dritter ein eigenes, unabhängiges — also unmittelbares Recht erwirbt.

Für beide Vertragsarten finden sich im B. G. B. Bestimmungen in den §§ 328 ff., so daß unter die in Frage stehende Vertragsform alle Verträge fallen, bei denen der Versprechensempfänger im eigenen Namen den Vertrag schließt und sich die Leistung an den Dritten versprechen läßt.

Aus dem Wesen eines derartigen Vertrages ergibt sich, daß einmal Beziehungen zwischen dem Kontrahenten — also dem Versprechensempfänger und dem Versprechenden — und auf der anderen Seite zwischen dem Versprechenden und dem Dritten erwachsen.

Dadurch entstehen zwei getrennte Gläubigerrechte, die inhaltlich verschieden sind, auf der einen Seite das Recht des Versprechensempfängers gemäß § 335 B. G. B. auf Leistung an den Dritten, andererseits das Recht dieses Dritten auf Leistung an ihn selbst. Daß durch die Erfüllung seitens des Versprechenden dem Dritten gegenüber das Schuldverhältnis endigt, also auch der Anspruch des Versprechensempfängers erlischt, liegt im Wesen dieser Verträge begründet. Beide Gläubigerrechte müssen jedoch demselben Schuldverhältnis entspringen, insbesondere dürfen die Befugnisse des Dritten nur aus dem Versprechen des „Schuldners" erwachsen. Hieraus ergibt sich die Folgerung, daß der zwischen dem Versprechensempfänger und dem Versprechenden abgeschlossene Vertrag entscheidend ist für die Beziehungen des Dritten zum Schuldner, also insbesondere den Inhalt und den Umfang des Forderungsrechtes, das dem Dritten zustehen soll, bestimmt.

Ist der Vertrag schriftlich abgeschlossen worden, so entscheidet im Verhältnis zwischen dem Versprechenden und dem Dritten lediglich die Vertragsurkunde, der Schuldner kann nicht etwa mündliche dem Dritten unbekannte Vereinbarungen, die zwischen ihm und dem Versprechensempfänger getroffen wurden, geltend machen bei seiner Leistung an den Destinatär [176]).

[176]) Hellwig, a. a. O., vgl. Kommentare zu § 328 ff.

§ 16. Der Frachtvertrag hinsichtlich der Empfängerrechte ein Vertrag auf Leistung an Dritte.

Nach diesem kurzen Ueberblick über die rechtlichen Besonderheiten der Verträge auf Leistung an Dritte können wir jetzt dazu übergehen, zu prüfen, inwieweit auch der Frachtvertrag diese typischen Merkmale zeigt.

Hellwig [177]) weist mit Recht nach, daß jedem Vertrag auf Leistung an einen Dritten ein rechtlich anerkanntes Kausalverhältnis der Kontrahenten zugrunde liegen muß, wenn auch die causa abstrahiert werden kann, wie das bei den sog. abstrakten Verträgen auf Leistung an Dritte geschieht. Ein solches Kausalverhältnis besteht auch beim Frachtvertrag, denn der Versprechensempfänger ist auch zur gleichen Zeit Absender.

Im Normalfall schließt der Absender als Versprechensempfänger im eigenen Namen den Frachtvertrag mit dem Frachtführer ab, der seinerseits verpflichtet wird, das Gut an den Empfänger, der selbst nicht beim Abschluß des Vertrages mitwirkt, abzuliefern. Der Absender kann gemäß § 433 H. G. B. einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger dem Frachtführer als Berechtigten nennen, er kann auch die Rechte des Empfängers ohne dessen Zustimmung aufheben oder ändern, bis die im § 433 H. G. B. Abs. 2 genannten Tatsachen eingetreten sind. Alle diese Befugnisse des Absenders sind die gleichen, die ein Versprechensempfänger bei einem sonstigen Vertrag auf Leistung an einen Dritten nach § 332 B. G. B. zustehen.

Mit dem Abschluß des Vertrages entsteht für den Empfänger als Dritten die Befugnis, Sicherheitsmaßregeln bezüglich des Gutes zu treffen, gemäß § 434 H. G. B., und zwar gewinnt dieses Recht immer mehr an Bedeutung, je näher das Gut dem Ablieferungsort ist, das ergibt sich aus dem eigentlichen Charakter des Frachtvertrages und entspricht den „Umständen und dem Zweck" des Vertrages. Dieses Recht hat man auf verschiedenartige Weise zu erklären versucht, so nennt Schott [178]) es „den vorausgeworfenen Schatten des zukünftigen Rechtes", während es in Wirklichkeit keiner besonderen Erklärung bedarf, entspricht es doch lediglich dem Willen der Parteien.

Da — wie schon oben dargelegt — das Recht des Empfängers sich nicht vom Recht des Absenders ableitet, sondern vielmehr ein eigenes selbständiges Recht darstellt, gehört der Fracht-

[177]) S. 44 in Verbindung mit S. 270 ff.
[178]) a. a. O.,

vertrag zu den „berechtigenden" Verträgen auf Leistung an einen Dritten. Wenn das Recht des Empfängers auch in dem Sinn ein „unmittelbares" Recht ist, so tritt seine volle Wirksamkeit doch nicht sofort bei Vertragsabschluß ein, denn die Befugnis aus § 434 kann jederzeit durch entgegengesetzte Bestimmungen des Absenders hinfällig werden.

Vielmehr stellt sich der Eintritt der Empfängerrechte als von „gewissen Voraussetzungen" abhängig dar, wie sie der zweite Absatz des § 328 B. G. B. für zulässig erklärt. Die Voraussetzung ist in diesem Fall die Ankunft des Frachtgutes am Bestimmungsort. Die Begründung dieser Beschränkung in den Empfängerrechten wurde oben schon gegeben, sie ergibt sich aus dem Zweck des Vertrages.

Mit dem Abschluß des Vertrages ergeben sich Beziehungen zwischen Absender u. Frachtführer einerseits, anderseits im Rahmen des § 434 zwischen dem Frachtführer und Empfänger. Wie bei anderen Verträgen auf Leistung an einen Dritten, so entstehen dadurch zwei inhaltlich getrennte Gläubigerrechte. Diesem Nebeneinanderbestehen der Ansprüche des Absenders und Empfängers — auch hinsichtlich des Rechtes aus § 435 H. G. B. — kann nur die Form eines Vertrages zugunsten Dritter gerecht werden [179]), nicht kann man diese Erscheinung mit einem gemeinsamen Interesse und dem Verschmelzen von Absender und Empfänger zu einer Einzelpersönlichkeit erklären, wie es Müller-Erzbach [180]) darstellt.

Während der eigentlichen Beförderung ist der Empfänger, wenn es zur Sicherstellung des Gutes erforderlich ist, berechtigt, entsprechende Maßregeln zu treffen, und kann vom Frachtführer deren Befolgung verlangen, wenn nicht abweichende Anweisungen des Absenders vorliegen. Beide Rechte stehen also nebeneinander, das Recht des Absenders jedoch ist das stärkere.

Ist die Beförderung beendet, d. h. ist das Gut am Ablieferungsort eingetroffen, so greift die Bestimmung des § 435 H. G. B. Platz, nach welchem die sich aus diesem Paragraphen ergebenden Befugnisse erst mit diesem Augenblick zur Entstehung gelangt, bis dahin hatte der Empfänger nur eine Anwartschaft auf dieses Recht [181]). Aber auch hier konkurrieren noch die Rechte des Absenders mit denen des Empfängers, solange bis sich die Sachlage gemäß § 433 Abs. 2 gestaltet hat.

[179]) Hellwig, S. 477 ff.

[180]) a. a. O.

[181]) Hellwig, S. 481.

Diese zwei verschiedenen Gläubigerrechte — namentlich auch bezüglich des § 335 B. G. B. — hat Hellwig [182]) durch die Konstruktion einer Gesamtgläubigerschaft zu erklären versucht. Dieser Annahme jedoch kann nicht zugestimmt werden; Oertmann [183]) und auch der Kommentar der Reichsgerichsräte [184]) lehnen diese Ansicht ab unter dem Hinweis, daß die Forderungen des Versprechensempfängers und des Dritten je einen verschiedenen Inhalt haben, insofern als der Promissar (Absender) die Leistung an den Dritten (Empfänger) verlangen kann, während der Anspruch dieses Dritten auf Leistung an sich selbst gerichtet ist. Nur wenn beide Ansprüche denselben Inhalt haben, kann eine Gesamtgläubigerschaft im Sinne des B. G. B. mit ihren Konsequenzen angenommen werden. Würde man eine solche Gesamtgläubigerschaft bei dem Frachtvertrag annehmen, so könnte man zu der Folgerung kommen, daß der Frachtführer gemäß § 428 berechtigt sein sollte, nach seinem Belieben an den Empfänger oder auch an den Absender zu leisten, wie Leutke [185]) es tat. Das wäre jedoch mit dem Wesen und dem Zweck des Frachtvertrages unvereinbar.

Entsprechend der Vorschrift des § 333 B. G. B. steht dem Empfänger die Befugnis zu, das „aus dem Vertrag erworbene Recht", d. h. die Befugnis, die ihm durch die Uebergabe des Frachtbriefes oder durch Klageerhebung zusteht, zurückzuweisen. In diesem Fall gilt das Recht aus § 434, 435 als nicht erworben, an seine Stelle tritt wieder das Recht des Absenders, das nach dem Wortlaut des § 435 Abs. 2 „erloschen" war; jedoch ist das nicht so zu verstehen, als ob das Verfügungsrecht des Absenders endgültig untergegangen wäre, sondern vielmehr handelt es sich, wie R. O. H. G. [186]) mit Recht sagt, „um einen Aufschub des Rechtes", der „obligationsnexus" [187]) zwischen Frachtführer und Absender wird dadurch also nicht aufgehoben.

Da der zwischen Absender und Frachtführer für die Beziehungen des Frachtführers zum Empfänger hinsichtlich des Inhalts und des Umfanges des Empfängerrechtes entscheidend ist, so hat ein etwa ausgestellter Frachtbrief in dieser Beziehung eine besondere Bedeutung. Wenn man auch im allgemeinen — wie oben dargelegt — daran festhalten muß, daß der Frachtbrief in der

[182]) a. a. O., § 47.
[183]) Kommentare z. B. G. B
[184]) zu § 328 ff.
[185]) S. 54, a. a. O.
[186]) Bd. 6, S. 273.
[187]) Bd. 3, S. 275.

Regel Beweisurkunde ist [188]), so gilt doch im Verhältnis des Frachtführers zum Empfänger der Frachtvertrag in der Art geschlossen, wie es sich aus dem Frachtbrief ergibt. Namentlich gilt dies hinsichtlich der im § 436 festgelegten Zahlungsverpflichtung des Empfängers, der er nur „nach Maßgabe des Frachtbriefes" nachzukommen hat.

Ueberhaupt spielen im Frachtverkehr vorkommende Urkunden außer dem Frachtbrief, wie Frachtbriefduplikat, Ladeschein und Konnossement, hinsichtlich der Rechte des Empfängers eine besondere Rolle, die nicht ganz unbetrachtet bleiben darf.

Ist ein Frachtbriefduplikat oder eine der anderen Urkunden seitens des Frachtführers dem Absender ausgestellt, so wird dadurch die Stellung des Empfängers eine bessere. Bei Ausstellung eines Frachtbriefduplikates z. B. ist die Ausübung des Absenderrechtes an die Vorlage dieser Urkunde geknüpft. Kann der Absender dem Verlangen auf Vorweisung des Duplikates nicht entsprechen, so ist der Frachtführer in diesem Falle nicht verpflichtet, etwaige Gegenanweisungen des Absenders nachzukommen, er kann es, braucht es jedoch nicht [189]). Mit der Uebergabe des Frachtbriefduplikates an den Empfänger wird der Frachtführer dem Adressaten für den Schaden haftbar, der ihm durch die Befolgung der Gegenanweisung des Absenders erwächst (§ 455Abs. 2).

Während mit der Uebergabe des Frachtbriefduplikates dem Empfänger lediglich eine Anwartschaft, wenn auch eine unentziehbare, auf Erwerb seiner Rechte zusteht, so erwirbt er bei Ausstellung eines Konnossements oder eines Ladescheins sofort und in vollem Umfange alle Rechte aus dem Frachtvertrag bei der Uebergabe [190]). Das Konnossement unterscheidet sich im übrigen vom Frachtbriefduplikat im wesentlichen nur darin, daß es eine strengere Haftung des Frachtführers begründet, und daß es indossiert werden kann.

Nach diesem allgemeinen Ueberblick kann man zu dem Schluß kommen, daß der Frachtvertrag hinsichtlich der aus ihm entstehenden Empfängerrechte wohl unter die Kategorie der Verträge auf Leistung an einen Dritten eingeordnet werden kann, denn die Grundsätze des B. G. B. über die Versprechen der Leistung an einen Dritten lassen sich ohne weiteres auf die dem Empfänger gemäß § 434, § 435 zustehenden Rechte anwenden.

[188]) Staub, a. a. O.

[189]) Staub, Blume-Weirauch etc.

[190]) Hellwig, a. a. O., S. 504.

Auf Grund solcher Erwägungen ist Hellwig [191]) wohl dazu gekommen, den Frachtvertrag in allen seinen Teilen dieser Vertragskategorie zu unterstellen, denn er sagt: „In keiner anderen Gesetzesnorm sind die richtigen Grundsätze über die Verträge auf Leistung an Dritte auf einzelne Rechtsverhältnisse so ausführlich und richtig angewendet, wie bei dem handelsrechtlichen Transportvertrag. Daß er unter die uns beschäftigende Vertragskategorie fällt, wird vom Standpunkt des heutigen Reichsrechtes wohl schwerlich mehr bestritten werden."

B. Die Stellung des Empfängers hinsichtlich der Pflichtenseite.

§ 17. Verschiedene Theorien über die Zahlungsverpflichtung.

Wenn auch hinsichtlich der Empfängerrechte diese Konstruktion zu keinen besonderen Zweifeln Anlaß gibt, so erscheint es doch bedenklich, diese Vertragsform in bezug auf die im § 436 begründeten Zahlungsverpflichtungen des Empfängers anzuwenden.

Bei den mannigfachen Angriffen gegen diese Theorie wird dann auch von mehreren Seiten dieses Bedenken geltend gemacht, so von Eger [192]) und Müller-Erzbach [193]). Diese Zahlungsverpflichtung selbst hat für sich allein genommen zu verschiedenen Theorien Anlaß gegeben, da in den Protokollen eine Erklärung über die juristische Natur dieser Gesetzesvorschrift nicht gegeben wird. Hauptsächlich sind zu nennen folgende Theorien:

a) Innominatkontraktstheorie.

C. F. Koch [194]) versucht eine Erklärung mit der „Innominatkontraktstheorie" zu geben. Der Frachtführer sei, so sagt er, um die Verpflichtung des Empfängers zu begründen, zur Vorleistung verpflichtet. Als „die wahre causa obligandi bei Eingehung der Frachtverbindlichkeit des Frachtführers" erscheint ihm die im Art. 406 ADHGB erforderte, vom Empfänger angenommene „Realleistung", die vom Frachtführer unter den durch den Frachtbrief formulierten Ansprüchen angeboten und vom Empfänger angenommen wird." Daß dies auch die Ansicht des Gesetzgebers sei, ergebe sich daraus, daß der Empfänger „durch Annahme des Gutes" verpflichtet würde (also re und nicht verbis oder litteris).

[191]) S. 477 ff.
[192]) II. S.81.
[193]) Iherings Jahrb. 73. S. 143 ff.
[194]) a. a. O., S. 410, Anm. 31.

Dieser Theorie ist entgegenzuhalten, daß eine Vorleistungspflicht des Frachtführers gar nicht besteht, vielmehr sind Frachtführer und Empfänger zur Leistung Zug um Zug verpflichtet [195]). Außerdem entsteht die selbständige Verpflichtung des Empfängers gar nicht durch eine Realleistung des Frachtführers, vielmehr ist sie nur abhängig von einer Willensänderung, aus der sich die Annahme seitens des Adressaten dartut.

b) **Presumtionstheorie.**

Eine zweite Theorie vertritt Schott [196]) in seiner Präsumtionstheorie, die jedoch auch nicht eine befriedigende Lösung bringt. § 436 will nicht nur eine Vermutung, die durch Gegenbeweis jederzeit vom Empfänger entkräftet werden könnte, dafür geben, daß „der Empfänger in allen Fällen, wo nicht aus den Umständen sich das Gegenteil ergibt, Gut und Frachtbrief mit dem Willen angenommen haben, sich dadurch dem Frachtführer auf Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes zu verpflichten."

Diese bisher aufgeführten Theorien haben den gemeinsamen Nachteil, daß sie allein nicht die Rechtsstellung des Empfängers zu umfassen vermögen, denn durch sie sind die dem Adressaten zustehenden Rechte nicht erklärt, nur durch Hinzuziehung einer zweiten von der ersten getrennten Theorie wäre dies Ziel zu erreichen. Wünschenswert ist es jedoch eine Konstruktion zu finden, die den Rechten, wie auch den Pflichten des Empfängers gleichzeitig gerecht zu werden versucht.

§ 18. Theorie eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten auch hinsichtlich § 436 H. G. B.

a) **Einwendungen von Eger.**

Eine einheitliche Konstruktion, die beide Seiten der Empfängerstellung umfassen will, versucht Eger [197]) in seiner Theorie von der „fingierten Zession" zu geben, die schon bezüglich der Rechte des Empfängers dargestellt ist. Es sei noch einmal kurz auf diese Konstruktion eingegangen, soweit sie sich mit der Zahlungsverpflichtung des Empfängers beschäftigt.

Auf Grund dieser Theorie kommt er zu dem selben Einwand gegen die Konstruktion eines Vertrages auf Leistung an

[195]) Cohn, a. a. O., u. a. m.
[196]) a. a. O., S. 410.
[197]) Frachtrecht II.

einen Dritten wie nach ihm Müller-Erzbach, beide jedoch gehen bei ihrem äußerlich übereinstimmenden Bedenken von verschiedenen Gesichtspunkten aus.

Auch bezüglich der Pflichtenseite geht Eger auf den ursprünglichen Frachtvertrag zurück, so wie er zwischen Absender und Frachtführer geschlossen wurde und „in welchem der Empfänger durch einen Annahmeakt der Zessionsofferte eingetreten ist“[198]). Nach seiner Ansicht vollzieht sich dieser Eintritt durch einen der drei in den Art. 402, 405 ADHGB (§§ 433, 435 II. G. B.) bezeichneten Formalakte: Annahme des Gutes, Annahme des Frachtbriefes oder Klageerhebung.

Eger stützt seinen Einwand gegen die fragliche Vertragsform hinsichtlich der Pflichtenseite auf die herrschende Meinung, die auch Hellwig selbst klar zum Ausdruck bringt, wenn er sagt[199]): „Wie nach allgemeinen Grundsätzen sich von selbst versteht, tritt der Adressat (Dritte) mit dem Erwerb der Rechte nicht auch in die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage ein. Diese treffen an sich ausschließlich den Kontrahenten, den Absender, und zwar im ganzen Umfang.“

Dabei übersieht Eger, daß dies Bedenken, daß durch den Erwerb der Rechte seitens des Dritten diesen nicht auch von selbst die Pflichten treffen, auch für die Zession anwendbar ist. Eine aktive und passive Zession, wie sie von Eger[200]) konstruiert wird, ist dem geltenden Recht unbekannt. Außerdem kann ein Vertragsverhältnis im ganzen nicht abgetreten werden. Zu der Zession müßten also noch ein Schuldübernahmevertrag hinzukommen, der die Zahlungsverpflichtung begründet. Nach § 415 Abs. 1 B. G. B. wäre zu diesem Uebernahmevertrag die Genehmigung des Frachtführers als des Gläubigers erforderlich. Wenn man auch diese Genehmigung des Frachtführers ohne besondere Schwierigkeiten in dessen konkludentem Verhalten sehen könnte, so müßte ebenso wie für die Annahme der Zessionsofferte der Abschluß des Vertrages selbst durch einen der drei oben genannten Formalakte erfolgen.

Goldschmidt[201]) macht gegen diese von Eger begründete Gleichstellung mit Recht den Einwand geltend, daß diese drei genannten Formalakte nach dem Willen des Gesetzgebers nur dann eine gleichartige Bedeutung haben, wenn es sich um den

[198]) II. S. 354.
[199]) S. 481 ff.
[200]) II. S. 32.
[201]) II. § 75. S. 748 ff.

Beginn der unmittelbaren Rechtsbeziehungen des Empfängers zum Frachtführer handelt, die schon durch einen einzelnen Akt begründet werden können, während nach der Fassung des § 436 nicht nur eine dieser fraglichen Handlungen, sondern die Annahme des Frachtbriefes verbunden mit der Annahme des Gutes den Empfänger zur Zahlung der Fracht verpflichtet.

Stellung zu der von Eger behandelten Frage, in welchem Verhältnis der § 435 und 436 zu einander stehen, nimmt auch das Reichsgericht in seinen Entscheidungen Bd. 71, S. 345: Nach der dort vertretenen Meinung, die allgemein anerkannt ist, wird durch den § 435 der Empfänger ausschließlich berechtigt, die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Nicht etwa wird schon durch diese Gesetzesvorschrift ein Klagerecht des Frachtführers auf Abnahme des Gutes und Zahlung der Fracht (gemäß § 322 B. G. B.) begründet, das man etwa auf die Worte „gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen" stützen könnte. Dieser Zwischensatz bestätigt nur den für die Werkverträge geltenden Grundsatz der Leistung Zug um Zug, mit der Beschränkung allerdings, daß er der Ansicht entgegentreten will, als sei der Empfänger berechtigt, die Vorleistung des Frachtführers zu verlangen.

Dieses Klagerecht des Frachtführers wird erst durch § 436 begründet, so daß dieser Vorschrift durchaus selbständige Bedeutung beizulegen ist, wie das Reichsgericht hervorhebt[202]).

Anwendung findet sie dann, wenn der Frachtführer seiner Erfüllungspflicht nachgekommen ist, ohne daß der Empfänger seinerseits Zug um Zug leistet. Da diese Bestimmung eine durchaus selbständige Verpflichtung zur Zahlung der Fracht begründet, wie die Denkschrift bei der Erläuterung der jetzigen §§ 434 - 436 ausdrücklich betont, richtet sich der Umfang dieser Verpflichtung nicht nach dem zugrunde liegenden Frachtvertrag, sondern nach dem Inhalt des Frachtbriefes.

Der weitere Einwand Egers, der sich aus der logischen Durchführung seiner Zessionstheorie ergibt, daß - - wenn der Empfänger gemäß § 433 Abs. 2 nur noch allein verfügungsberechtigt sei, mit dem „Erlöschen" der Absenderrechte die vertraglichen Beziehungen zwischen diesem und dem Frachtführer sich lösen und der Empfänger in vollem Umfang an die Stelle des eigentlichen Kontrahenten trete, ist mit dem Hinweis auf die oben ausgeführte herrschende Meinung zu entkräften, daß „der Obligationsnexus zwischen Frachtführer und Absender nicht aufgehoben ist"[203]).

[202]) Bd. 95, S. 123; OLGR 34, 385; 16, 133.
[203]) R. O. H. G. 3, S. 275.

b) Einwendungen von Müller-Erzbach.

Da nach diesen Ausführungen Egers Begründung seines Einwandes sich als nicht zutreffend darstellt, wollen wir jetzt das Bedenken Müller-Erzbachs beleuchten.

Während Müller-Erzbach hinsichtlich der Bestimmungen der §§ 435 und 436 die herrschende Meinung vertritt, erhebt er gegen die Annahme eines Vertrages auf Leistung an Dritte folgenden Einwand: Mit dieser Konstruktion, so sagt er [204]), gibt man schon deshalb die Rechtslage nicht richtig wieder, weil der Empfänger ja auch in die für den Absender begründeten Pflichten eintritt und weil hier in viel weiterem Umfang Absender und Empfänger rechtlich eine Einheit bilden, als wie das gegenüber Versprechensempfänger und Dritten vorgesehen ist. Vielmehr, so fährt er fort, ist die Rechtslage nur der Ausdruck der Interessenlage; man kann darin nach seiner Meinung die häufige aber noch wenig beachtete Erscheinung eines „Durchbruchs des Interessenrechtes" erblicken. Man könnte höchstens in dem Frachtvertrag einander parallel geschaltete Erscheinungen sehen, nicht aber ist dieser Frachtvertrag eine Unterart dieses Vertrages auf Leistung an einen Dritten. Aus diesem Gedankengang kommt er eben dazu, von einer „Verschmelzung" von Absender und Empfänger zu einer „Einzelpersönlichkeit" zu sprechen [205]).

Allerdings ist es ein Mangel der hier vertretenen Konstruktion, den Müller-Erzbach hervorhebt, wenn sie sich hinsichtlich der Pflichtenseite des Empfängers darauf beschränkt, sie als gesetzlich bestimmt zu erklären [206]).

Wenn auch — wie Müller-Erzbach ausführt — Absender wie Empfänger einen auch dem anderen Teil entstandenen Schaden ersetzt verlangen kann [207]) und auch das Interesse beider gleichmäßig auf die rechtzeitige Ankunft des unbeschädigten Gutes gerichtet ist, so kann man doch nicht von einer rechtlichen Einzelpersönlichkeit im Hinblick auf Absender und Empfänger sprechen, da, wie schon oben dargelegt wurde — der Absender oft Anweisungen erteilt, die dem Interesse des Adressaten direkt entgegengesetzt sind, und die Rechte beider auch nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort bis zum Eintritt der im § 433 Abs. 2 bezeichneten Tatsachen nebeneinander bestehen, während sich dies bei

[204]) Lehrbuch, S. 579.

[205]) Iherings Jahrb., Bd. 73, a. a. O.

[206]) Staub, Anm. 2 zu § 436, Dür.-Hach, § 436, 435.

[207]) vgl. hierzu ROHG, Bd. 22, 380 ff., Hellwig, S. 482, a. M., Rundnagel, S. 154.

der Annahme einer Einzelpersönlichkeit und einer vollkommen gleichgerichteten Interessenanlage erübrigt.

Auch die Tatsache, daß jeder Teil von seiten des Frachtführers sich ein Verschulden des anderen Teils und dessen Erfüllungsgehilfen entgegenhalten lassen muß, die von Müller-Erzbach noch zur Bekräftigung seiner Annahme hinzugezogen wird, sowie der Hinweis darauf, daß der § 456 für das Eisenbahnfrachtrecht von einem Verschulden des „Verfügungsberechtigten" spricht, ist m. E. nicht entscheidend für die Richtigkeit dieser Ansicht. — Dieser Ausdruck „Verfügungsberechtigter" im § 456 entspringt wohl nicht, wie Müller-Erzbach behauptet, der Annahme einer „Einzelpersönlichkeit", sondern er wurde wohl der Zweckmäßigkeit und der erwünschten Kürze halber gewählt im Hinblick darauf, daß sowohl durch ein Verschulden des Absenders wie auch des Empfängers eine Haftung der Eisenbahn nicht einzutreten braucht, und um zu umgehen, daß die einzelnen Transportstadien noch einmal aufgezählt werden müßten, um den jeweils Verfügungsberechtigten zu kennzeichnen.

Wäre eine wirkliche Verschmelzung dieser beiden Persönlichkeiten gegeben, so würde ein Annahmeverzug des Empfängers ohne weiteres den Absender belasten, während doch in Wirklichkeit erst eine Benachrichtigung des Absenders erforderlich ist, und erst wenn dieser schuldhafterweise keinen Befehl hinsichtlich des Gutes erteilt, gerät er in Annahmeverzug, da er dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag als Werkvertrag zur „Abnahme des Werkes" verpflichtet ist. Auch daß der Empfänger eine vom Absender verwirkte, im Frachtbrief festgelegte Vertragsstrafe z. B. wegen falscher Angaben, im Frachtbrief zu zahlen hat, ergibt sich nicht aus der Annahme einer solchen Verschmelzung, sondern daraus, daß sich seine selbständige Zahlungsverpflichtung aus dem Inhalt des Frachtbriefes ergibt, während er diese Strafe nicht zu zahlen hat, wenn sie nicht im Frachtbrief vermerkt ist. Handelt es sich um eine „Einzelpersönlichkeit", so müßte der Empfänger für sämtliche sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen des Frachtführers gegen den Absender einzustehen haben, während das Gesetz doch mit Bewußtsein diese Beschränkung der Zahlungsverpflichtung in § 436 bestimmt.

§ 19. Die Annahme eines zweiten Vertrages auf Leistung an einen Dritten.

Die Nachteile, die Müller-Erzbach an der herrschenden Meinung rügt, lassen sich vermeiden, auch wenn man weiter an der

Konstruktion eines Vertrages zugunsten Dritter festhält hinsichtlich der Pflichtenseite des Empfängers.

Um dies zu ermöglichen bedarf es des Rückgriffs auf eine schon früher vertretene Theorie, nämlich die Anweisungstheorie, die von Koch [208]) zuerst aufgestellt wurde und von Kuhn [209]) weiter ausgeführt worden ist. Diese Theorie geht davon aus, daß die Verpflichtung des Empfängers aus § 436 auf einer Anweisung des Absenders an den Empfänger beruhe, die in Gestalt des Frachtbriefes dem Adressaten übermittelt werde. Die Annahme des Frachtbriefes bei gleichzeitiger Uebergabe des Frachtgutes begründet die Verpflichtung des Empfängers zur Frachtzahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes.

Lange [210]) macht gegen diese Theorie geltend, daß der sog. Frachtzahlungsklausel, die sich oft in den Frachtbriefen befindet, und auf welche sich wohl hauptsächlich diese Theorie stützt [211]), nicht die rechtliche Absicht zugrunde liegt, ein Zahlungsmandat zu begründen. Außerdem finde die Tatsache, daß erst die Annahme des Frachtbriefes zusammen mit der Uebergabe des Gutes die Verpflichtung begründet, bei dieser Konstruktion keine Erklärung, denn an sich müsse hierbei schon die bloße Annahme des Frachtbriefes die Verpflichtung zur Zahlung des Empfängers entstehen lassen. Um den Einwand Langes, daß durch diese Lehre die Tatsache, daß erst Uebergabe des Frachtbriefes mit dem Gut zusammen die Verpflichtung hervorruft, zu entkräften, läßt sich die Anweisungstheorie insoweit erweitern, daß man die Anweisung nicht nur in dem Frachtbrief, sondern auch in dem Anbieten des Gutes oder sogar bloß in diesem letzteren zu sehen hat, damit wird auch ein evtl. Hinweis darauf, daß die Ausstellung eines Frachtbriefes kein Erfordernis des Frachtvertrages ist, hinfällig.

Dem Durchdringen dieser Theorie, die von ihren damaligen Vertretern auch nicht genügend ausgeführt worden ist, stand anscheinend aber hauptsächlich das Bedenken entgegen, das Siegel [212]) vorgebracht hat, daß nämlich das Akzept hier doch nicht durch Skripturvermerk erfolge [213]).

Daß dieses Bedenken von einer falschen Auffassung des Akzeptes ausgeht, weist Herbert Meyer [214]) in dem rechtsgeschicht-

[208]) Busch, Bd. 2, S. 474.

[209]) Busch, Bd. 6, S. 396.

[210]) a. a. O., S 67.

[211]) a. a. O., S. 408, Schott.

[212]) Arch. f. z. P., Bd. 11, S. 119.

[213]) vgl. Cosack, S. 437, § 117, II, 3.

[214]) a. a. O., S. 50, 58, Anm. 5, 71.

lichen Teil seiner Monographie über das Akzept nach. Aus der ursprünglichen Bedeutung dieses Wortes geht hervor, daß „accipere“ und „acceptum“ in der römischen Rechtssprache lediglich den Empfang einer Leistung, nicht jedoch die Annahme eines Vertragsantrages bezeichnen; im Mittelalter findet sich, so hebt Meyer hervor, bei Meßwechseln und Nichtmeßwechseln neben dem ausdrücklichen Akzept ein stillschweigendes Akzept, das sich in der Annahme und Zurückbehaltung des Wechselbriefes darstellt. Dies ist nicht nur lange in den deutschen Wechselordnungen beibehalten, sondern hat sich nach Meyers Ansicht auch noch in der Bestimmung des § 436 H. G. B. erhalten.

Durch diese Darlegung ist das Bedenken Siegels gegen die Anweisungstheorie hinfällig geworden; aber man käme mit dieser Konstruktion allein nicht weiter, wenn man nicht mit Herbert Meyer [215]) den Akzeptvertrag als einen Vertrag zugunsten eines Dritten zwischen dem Aussteller und dem Bezogenen auffassen würde. Dann würden bei der Uebertragung dieses Gedankens auf den Frachtvertrag bei diesem zwei Verträge auf Leistung an einen Dritten vorliegen. Den ersten, in welchem der Empfänger der begünstigte Dritte ist, also die Stellung des Empfängers hinsichtlich seiner Rechte regelt, haben wir oben schon dargestellt. Durch den zweiten, „in Skripturform gekleideten“ wird der Frachtführer dagegen berechtigt. Diesem wird vom Absender die Leistung, die vom Empfänger zu bewirken ist, versprochen, dem seinerseits ein Vertragsantrag, der auf Leistung an den Frachtführer gerichtet ist, gemacht wird.

Die gleichen rechtlichen Beziehungen, wie sie in diesem Fall zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger bestehen, kann man zutreffend für den Wechsel und die Anweisung konstruieren. Daß wir die Aehnlichkeiten zwischen dem Wechsel und dem Frachtvertrag hervorheben, wo wir doch von der Anweisungstheorie bei der Begründung unserer Annahme ausgehen, könnte befremden, doch da die Annahme der Anweisung dem Wechselakzept gleichsteht [216]), dürften sich Einwände in dieser Richtung wohl erübrigen.

Der Aussteller oder Anweisende verspricht dem Remittenten (Anweisungsempfänger) die Leistung durch den Bezogenen oder Angewiesenen, wobei diesem ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten — den Remittenten oder Anweisungsempfänger — angetragen wird [217]).

[215]) S. 44 ff., 98 ff.

[216]) Herbert Meyer, S. 104.

[217]) Wieland: Der Wechsel, S. 198 ff., 227 ff.

Aus der großen Uebereinstimmung, die zwischen den einzelnen Persönlichkeiten des Frachtvertrages einerseits und andererseits des Wechsels- und des Anweisungsverhältnisses besteht, ergibt sich, daß die Anwendung der Anweisungstheorie auf den Frachtvertrag hinsichtlich der Pflichtenseite des Empfängers zu Recht erfolgt.

Ebenso wie der Bezogene hat der Empfänger die Wahl zu akzeptieren oder nicht. Hat er sich zum ersteren entschlossen, und eine dahingehende Erklärung abgegeben, so kann er ohne Zustimmung des Absenders nicht mehr einseitig zurücktreten. Dieser Bestimmung kommt die Vorschrift des Wechselrechtes W. O. Art. 21 Abs. 4 gleich, nach welcher ein einseitiger Rücktritt des Bezogenen nach der Annahme nicht mehr möglich ist. — Die Bestimmung, daß der Empfänger den Frachtführer nach der Annahme des Gutes nicht mehr wegen eines außerhalb des Frachtbriefes bestehenden Rechtsverhältnisses belangen kann, entspricht durchaus dem bei dem Wechselrecht vertretenen Grundsatz der sog. Wechselstrenge [218]). Der Empfänger kann also nicht geltend machen, daß seine Pflicht zur Zahlung gemäß einer Anweisung des Absenders an ihn nicht besteht [219]); denn entsprechend der gesetzlichen Vorschrift des § 436 ist allein der Inhalt des Frachtbriefes für die Beziehungen zwischen Empfänger und Frachtführer maßgebend. Daß der Absender trotz der Zahlungsverpflichtung des Empfängers nicht aus der Haftung dem Frachtführer gegenüber ausscheidet, wurde oben schon nachgewiesen und mit gerichtlichen Entscheidungen begründet. Diese sekundäre Haftung des Absenders tritt jedoch nur ein, wenn der Empfänger seiner Verpflichtung nicht nachkommt, und auch das gemäß § 440 Abs. 3 an eine dreitägige Frist gebundene Pfandrecht ohne Erfolg geltend gemacht wurde. Aehnlich ist es beim Wechsel, bei dem gemäß Art. 41 W. O. im Regreßwege auf den Aussteller zurückgegriffen werden kann, wenn der Wechsel präsentiert worden ist, und wenn ein fristgemäßer Protest dargetan werden kann. Hat der Frachtführer versäumt, sein Pfandrecht geltend zu machen bei Zahlungsverweigerung, so ist er nicht berechtigt, vom Absender die Leistung zu verlangen gemäß § 442 Satz 2 H. G. B., denn der Absender ist auch einer der „Vormänner“ [220]); ebenso ergeht es dem Gläubiger beim präjudizierten Wechsel.

[218]) Art. 82, W. O.

[219]) LG., Frankfurt a. O., in KG., Bl. 03, 35.

[220]) Staub, Anm. zu § 442, H. G. B.

Gegen die Annahme eines Vertrages zugunsten Dritter bezüglich des Akzeptvertrages zwischen Aussteller und Bezogenem könnte hauptsächlich ein Bedenken sprechen, das jedoch im folgenden widerlegt werden wird.

Der Anweisende (Absender) kann in diesem Fall nicht als „Versprechensempfänger" bezeichnet werden, da ja der Bezogene (Empfänger) nicht ihm, sondern gegenüber dem Anweisungsempfänger (Frachtführer) als Dritten die Annahme des Vertrages erklärt. Dieser Einwand läßt sich jedoch ohne weiteres durch die Anwendung von § 151 B. G. B. zerstreuen, wonach die Annahme dem Antragenden gegenüber nicht erklärt zu werden braucht, wenn eine solche Erklärung nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist, oder der Antragende auf sie verzichtet hat.

Zusammenfassend läßt sich hinsichtlich der Untersuchung, ob der Frachtvertrag ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten sei, sagen, daß der herrschenden Meinung zugestimmt wird, nur mit der Erweiterung, daß diese Konstruktion nicht nur einen Teil der Rechtsstellung des Empfängers hinsichtlich seiner Berechtigungen umfaßt, sondern auch auf die Pflichtenseite, so wie es oben dargestellt wurde, ausgedehnt wird, eben durch die Annahme eines zweiten, mit dem ersten verbundenen Vertrages auf Leistung an einen Dritten, in welchem der Frachtführer der Berechtigte ist. Dieser beruht — wie Herbert Meyer S. 101 sagt — auf dem mit der Annahme von Brief und Gut gemäß § 436 H. G. B. vollzogenen Anweisungsakzept des Destinatärs, das sich inhaltlich darstellt als die Annahme einer vom Abender in Skripturform abgegebenen Vertragsofferte, gerichtet auf Leistung an einen Dritten, nämlich den Frachtführer.

Aber der Satz: Der Frachtvertrag ist stets ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten, muß insofern eingeschränkt werden, als eben in Ausnahmefällen die Rechte des Empfängers durch Vereinbarung der Kontrahenten ausgeschlossen werden kann, wodurch unsere Konstruktion hinfällig ist, ebenso wie in dem Fall, daß Absender und Empfänger ein und dieselbe Person sind.

In allen anderen Fällen ist jedoch der Frachtvertrag ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten, das gilt nicht nur für das gewöhnliche Landfrachtrecht, sondern ebenso für das Eisenbahn-[222]), Binnenschiffahrts- [223]) und Seefrachtrecht.

[222]) Blume-Weirauch, a. a. O.

[223]) Mittelstein, a. a. O.

Literaturverzeichnis.

A. Materialien.

Denkschrift zum Entwurf eines H. G. B. und eines Einführungsgesetzes in „Materialien zu den Reichs-Justizgesetzen" herausgegeben von Hahn und Mugdan 6. Bd. 1897.

Entwurf eines H. G. B. nebst Denkschrift.

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Deutschen H. G. B., herausgegeben von Lutz. Würzburg, 1861.

B. Entscheidungssammlungen.

Entscheidungen des Reichsgerichtes in Zivilsachen.

Entscheidungen der Oberlandesgerichte.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes.

Eger: Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheidungen seit 1882

Soergel: Rechtssprechung zum ges. Zivilrecht.

Wameyer: Jahrbuch der Entscheidungen seit 1902.

C. Literatur.

Anschütz und Völkerndorff: Kommentar zum ADHGB Erlangen 1874, 3. Bd.

Bähr: Ueber die sog. Verträge zu G. D. (Iherings Jahrbuch, 6. Bd., 1863.)

Blume-Weirauch: Kommentar zur E. V. O. 3. Aufl. 1926.

v. Blume: Kritik von Hellwigs Verträgen a. L. a. D. in jur. Lit. bl. Nr. 119, Bd. 12. Nr. 9.

Boethke: Nichtübereinstimmung des Frachtbriefduplikates mit dem Frachtbrief. EEE Bd. 26, S. 427 ff.

Buchmann: Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft. Diss. Regensburg 1897.

Busch F.: Arch. f. Theorie und Praxis d. allgemeinen deutschen Handelsrechtes, Leipzig, seit 1863.

Cosack: Lehrbuch des Handelsrechtes, Auflage 1896, 1922.

Cohn. Zug um Zug Erfüllung bei Frachtgeschäften mit mehrtägiger Ausladung. J. W. 1909. S. 185.

Dernburg-Raape: Das Bürgerl. Recht, Bd. II, Teil 2, 1915.

Eger: Das deutsche Frachtrecht, 2. Aufl. Bd. 1 u. 2, 1888, 1890.

Endemann W.: Deutsches Handelsrecht, 4. Aufl., 1887.

Förtsch. Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, 2. Aufl., Leipzig, 1900.

Gareis K.: Das deutsche Handelsrecht, 1909, 8. Aufl.

Gärner H.: Die Gefahrengemeinschaft der Samtfrachtführer im Binnenschiffahrtsverkehr. Diss. Gött. 1920.

v. Gierke J.: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, Bd. 6 der Grundrisse der Rechtswissenschaft, 1921, S. 399.

Gerber-Cosack: System des deutschen Privatrechtes 1895.

Goldschmidt: Handbuch des Handelsrechtes, 1. Abt., 3. Aufl., Stuttgart 1891, 2. Abt., Erlangen, 1868.

Goldschmidt: System des Handelsrechtes, 4. Aufl., 1892.

Goldmann: Das Handelsgesetzbuch, 3. Bd., 1906.

von Hahn: Kommentar zum ADHGB, 2. Bd., 1883.

Hellwig: Verträge auf Leistung an Dritte, 1899.

Höpfner: Im Archiv f. d. ziv. Praxis, Bd. 36, 1853.

Jäckel: Das deutsche Frachtbriefrecht, Leipz. Diss. 1-905.

Jäger: Kommentar zur K. O.

Johannsen M.: Die Rechte und Pflichten des Empf. aus dem Frachtvertrag, Gött. Diss. 1925.

Karstens: Arch. f. ziv. Prax., Bd. 37.

Koch C. F.: ADHGB, Berlin, 1863.

Koch W.: Deutschlands Eisenbahnen.

Köhne: Grundriß des Eisenbahnrechtes, 1906.

Kuhn: Das Frachtgeschäft, Busch, Arch., f. H. R., Bd. 6.

Lange: Die rechtl. Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft nach geltendem H. R. Diss. Leipzig, 1905.

Lehmann-Ring: Kommentar zum H. G. B. 1901, Bd. 2.

C. Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechtes, 1906.

Leutke: Wem steht das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft in den einzelnen Abschnitetn der Beförderung zu? Diss. Berlin, 1903.

Lewis: Seerecht in Endemanns Hdb., Bd. 4.

Makower: Kommentar zum H. G. B. 1907.

Mittelstein: Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenb. Hdb. VII.

Meyer, Herb. Das Akzept, die Annahme des Wechsels und der Anweisung, 1918.

Molitor: Zur Theorie des Vertragszwanges, Iher., Jb. 73, S. 1.

Müller: Ueber die de recepto actio und deren analoge Ausdehnung auf die Post. Leipzig, 1857.

Müller-Erzbach: Das deutsche Handelsrecht, 2. Aufl., 1927.

Müller-Erzbach: Die Verschmelzung von Einzelpersönlichkeiten im Rechtsleben, Iher. Jahrb. 73.

Münter: Das Frachtfahrerrecht, Hannover, 1798.

Nipperley: Kontrahierungszwang u. dikt. Vertrag, 1920.

Oertmann: Kommentar zum B. G. B., Bd. 2, 1910.

v. d. Osten: Der einfache Sachtransport.

Pappenheim: Das Transportgeschäft 1896.

Planck: Kommentar zum B. G. B.

Preine: Ein Beitrag zur Lehre vom Frachtvertrag nach Binnenschiffahrtsrecht, Diss. 1913, Würzburg.

Poetsch: Die Haftung des Frachtführers für Verlust usw. Zeitschr. f. H. R., Bd. 68, S. 30 ff., 1910.

Riezler: Werkvertrag.

Rundnagel: Beförderungsgeschäfte in Ehrenb. Hdb. V, 1915.

Schott: Das Transportgeschäft, in Endemanns Handbuch.

Sehling: Das deutsche Handelsreht, 1925.

Seuckpiehl: Die Rechtsstellung des Empf. nach dem Eisenbahnfrachtvertrag, Sped. Schiff. Ztg. 16. 226.

Seuckpiehl: Sped. und Sch. Ztg. 1906, S. 515 ff.

Staub: Kommentar zum H. G. B. 11/12. Aufl. 1920 und 12./13. Aufl. 1927.

Staudinger: Kommentar zum B. G. B. 7/8. Aufl.

v. Savigny: Das Obligationenrecht als Teil des heutigen Rechtes, Berlin, 1851—53, Bd. II.

Sohm: Institutionen.

Striethorst: Arch. f. Rechtsfälle des Obert. Bd. 54, S. 77.

Thöl: Das Handelsrecht, 3. Bd., Leipzig, 1880.

Werneburg: Zur Rechtsnatur von Frachtbrief und Frachtbriefduplikat. EEE 35, 290.

Windscheid-Kipp: Lehrbuch des Pandektenrechtes, 8. Aufl., 1900.

Wüstendörfer: Seerecht Ehrenb. Hd. VII, 2.

Wieland: Das Akzept Goldschm. Zeit. f. H. R. 1920, S. 484.

Inhaltsübersicht

I. Einleitung.

Seite

§ 1. Gegenstand und Rechtsquellen 3

II. Die Erfordernisse des Frachtvertrages im allgemeinen.

§ 2. Die Beteiligten 6
§ 3. Gegenstand und Art der Beförderung 8
§ 4. Abschluß des Vertrages 10
§ 5. Die Bedeutung von Ladeschein und Frachtbrief für den Frachtvertrag 13
§ 6. Beendigung des Frachtvertrages 15

III. Der Frachtvertrag als Konsensualvertrag.

§ 7. Begriff der Konsensualverträge 16
§ 8. Anwendung auf den Frachtvertrag 17

IV. Der Frachtvertrag als Realvertrag.

§ 9. Begriff der Realverträge 18
§ 10. Anwendung auf den Eisenbahnfrachtvertrag 19

V. Der Frachtvertrag als Werkvertrag.

§ 11. Begriff und Gegenstand der Werkverträge und der Geschäftsbesorgung 20
§ 12. Anwendung auf den Frachtvertrag 22

VI. Der Frachtvertrag als Vertrag auf Leistung an einen Dritten.

A. *Die Stellung des Empfängers hinsichtlich seiner Rechte.*

§ 13. Einführung 29
§ 14. Aeltere Theorien und Erklärungsversuche.
a) Theorie von Goldschmidt und Cosack hinsichtlich des § 434 . 31
b) Theorie einer fingierten Zession 32
c) Theorie einer vertragsmäßigen Zession 34
d) Theorie einer negotorium gestio 34
e) Andere Erklärungsversuche 35

Seite

§ 15. Theorie eines Vertrages auf Leistung an einen Dritten.
a) Einwendungen des älteren Rechtes 36
b) Einwendungen des neuen Rechtes 37
c) Definition des Vertrages auf Leistung an einen Dritten . . 40

§ 16. Der Frachtvertrag hinsichtlich der Empfängerrechte ein Vertrag auf Leistung an einen Dritten 42

B. *Die Stellung des Empfängers hinsichtlich der Pflichtenseite*

§ 17. Verschiedene Theorien über die Zahlungsverpflichtung
a) Innominatkontraktstheorie 46
b) Präsumtionstheorie 47

§ 18. Theorie eines Vertrages zugunsten Dritter auch hinsichtlich des § 436 47
a) Einwendungen von Eger 47
b) Einwendungen von Müller-Erzbach 50

§ 19. Die Annahme eines zweiten Vertrages auf Leistung an einen Dritten 51

Druck von W. Osterkamp, Sterkrade-Rhld.